

NUMMER 51

'40 ~ '45 TOEN & NU



LIBIË

Terugkeer naar Tobroek

Het beruchte Fort Breendonk

Normandië Typhoon geborgen

PRIJS

f 6,50

B.FR. 125

Redactie Winston G. Ramsey

Een oorspronkelijke uitgave van Battle of Britain Prints International Ltd. 3 New Plaistow Road, Stratford Londen E 154 JA.

Voor Nederland: Uitgeverij Quo Vadis, Postbus 3121, 3760 DC Soest
Telefoon: 02155-18641.

Abonnementen: Nederland f 25,50 (incl. 5% BTW).

Buitenland f 29,50. Verschijnt per kwartaal. Verkoopprijs Nederland f 6,95, België Bfrs 135. Het abonnement kan op elk gewenst moment ingaan en wordt automatisch verlengd tenzij binnen twee maanden vóór de vervaldatum schriftelijk is opgezegd.

Bestellingen van eerder verschenen uitgaven door storting of overmaking van het verschuldigde bedrag op postgirorekening 2186924 of banknummer ABN 55.36.12.875 van uitgeverij Quo Vadis in Soest of (aanzienlijk sneller) door toezending van een ondertekende bank- of girobetaalcheque met vermelding van de uitgaven die men wenst te ontvangen. Vermeerder het bedrag met f 3,- per bestelling voor bijdragen in de porti.

Advertenties: tarieven op aanvraag.

Druk: Atlas/Soest

Verkoop/distributie: Betapress b.v. Gilze

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotocopie, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de uitgever.

INHOUD NUMMER 51

LIBIE	
Het Desert Rescue Team	1
Terugkeer naar Tobroek	8
WRAKKENBERGING	
Normandië Typhoon	20
MISDAAD IN WO II	
Het beruchte Fort Breendonk	28
PRESERVERING	
Relieken van een schietkamp	40
ONDERZOEK VAN LEZERS	
Een neergestorte Wimpey Wellington	44
HET GEBEURDE HIER	
De weg eindigt in Denée	46

Redactie Winston G. Ramsey

Een oorspronkelijke uitgave van Battle of Britain Prints International Ltd. 3 New Plaistow Road, Stratford Londen E 154 JA.

Voor Nederland: Uitgeverij Quo Vadis, Postbus 3121, 3760 DC Soest.
Telefoon: 02155-18641.

Abonnementen: Nederland f 25,50 (incl. 5% BTW).

Buitenland f 29,50. Verschijnt per kwartaal. Verkoopprijs Nederland f 6,95, België Bfrs 135. Het abonnement kan op elk gewenst moment ingaan en wordt automatisch verlengd tenzij binnen twee maanden vóór de vervaldatum schriftelijk is opgezegd.

Bestellingen van eerder verschenen uitgaven door storting of overmaking van het verschuldigde bedrag op postgirorekening 2186924 of banknummer ABN 55.36.12.875 van uitgeverij Quo in Soest of (aanzienlijk sneller) door toezending van een ondertekende bank- of girobetaalcheque met vermelding van de uitgaven die men wenst te ontvangen. Vermeerder het bedrag met f 3,- per bestelling voor bijdragen in de porti.

Advertenties: tarieven op aanvraag.

Druk: Atlas/Soest

Verkoop/distributie: Betapress b.v. Gilze

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotocopie, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de uitgever.

Libië dat vanaf de zestiende eeuw deel uitmaakte van het Ottomaanse Rijk, werd in 1911 door Italië binnengevallen, dat gedurende de hele Eerste Wereldoorlog een kleine bezetting wist te handhaven. Italië probeerde door onderhandelingen tot een overeenkomst te komen met nationalistische krachten in het land maar toen deze pogingen faalden werd, mede door de opkomst in 1922 van het fascistische dictatorschap van Mussolini, een nieuwe politiek van algehele kolonisatie door geweld begonnen. Het kustgebied van Tripolitanië werd binnen enkele maanden onderworpen maar in Cyrenaica, in het oostelijk deel van Libië hield het verzet tot 1931 stand, toen de leider der Sanoessi, Omar al Mukhtar werd gevangen genomen en geëxecuteerd.

om Cyrenaica, dat tijdens WO II drie keer in andere handen overging, waren al de Italiaanse kolonisten geëvacueerd en de Britse regering beloofde dat de Sanoessi, die aan de kant van de geallieerden hadden gevochten, na de oorlog nooit meer zouden worden geregeerd door de Italianen. De onderhandelingen waren langdurig, er werden verschillende oplossingen aangedragen voor de toekomst van het veramde land, totdat uiteindelijk de Assemblée van de Verenigde Naties in 1949 een decreet uitvaardigde waarin werd bepaald dat Libië in 1952 een onafhankelijke staat zou worden. Er werd een grondwet opgesteld en het hoofd van de Sanoessi, Mohammad Idris al Mahdi werd uitgeroepen tot koning. Olievondsten in 1959 veranderden de economische situ-

Libië

Benito Mussolini lanceerde zijn 'demografische kolonisatie' programma in 1935 en bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog bestond 18 procent (150.000) van de totale bevolking in Libië uit Italiaanse immigranten. Tegen het einde van de strijd

atie van het land volkomen, dat nu niet meer alleen afhankelijk was van hulp en van de inkomsten voor het verhuren van militaire bases aan de Engelsen en de Amerikanen. Tien jaar later, op 1 september 1969 zette een groep



De door Mussolini als een symbool van de Italiaanse kolonisatie van Libië gebouwde triomfboog die de kustweg, even ten westen van El Agheila, overspant. De naam ervan behoort tot de geschiedenis van de Woestijoorlog, en de gewoonte van Britse soldaten karakteristieke punten te vernoemen naar plaatsen in eigen land, werd in Noord Afrika druk toegepast. Er bestond Knightsbridge (ten zuiden van Tobroek) en King's Cross. Piccadilly Circus, compleet met het, uit benzineblikken gemaakte standbeeldje van Eros, bevond zich ten zuiden van Sidi Barrani, en Charing Cross bij Mersa Matruh. En natuurlijk was er ook een Marble Arch. Deze foto werd gemaakt door majoor-vlieger Zeleny in 1965, toen zelfs het nabijgelegen vliegveld dezelfde naam droeg.



De uitwijzing in 1970 van de Britse troepen in Libië, betekende ook het einde van het RAF Desert Rescue Team, dat zijn basis had in Adem, juist ten zuiden van Tobroek. De laatste commandant was kapitein-vlieger (later majoor) Adolf 'Zeke' Zeleny, die tevens het bevel voerde over de Desert Survival School. Vanaf 1934 diende hij als beroepsofficier in het Tsjechoslowaakse leger. Hij had de leiding bij de ontsnapping in 1939 van zes Tsjechische officieren. Na in datzelfde jaar korte tijd te hebben gediend bij het Franse Vreemdelingen Legioen, kwam hij vervolgens naar Engeland met het Tsjechische leger in ballingschap. Van 1941-1945 werd hij operationeel ingezet bij het Bomber en het Coastal Command. Toen hij in de jaren zestig in Libië verbleef, organiseerde en leidde hij tenminste tien expedities naar het binnenland. Hij had daardoor de unieke gelegenheid de woestijn te verkennen en rapport uit te brengen over de toen nog aanwezige overblijfselen uit WOII, waarbij de frontlijn der strijdende partijen heen en weer had gegolfd over een van de meest onherbergzame

gebieden ter wereld. Het belangrijkste bergingswerk dat zijn team verrichtte was de verwijdering van motor no. 2 van de B-24 Liberator 'Lady Be Good' (Zie toen en Nu nr. 25), alsmede het bergen van andere voorwerpen ten behoeve van het United States Air Force Museum in Ohio. Tijdens een expeditie in 1969 -oefening Uweinat in augustus en september- werd Zeke uit de achterbak van de Landrover geworpen die hij door het terrein loodste. Hij brak daarbij zijn enkel op vijf plaatsen. Het team besloot toen de Lady Be Good als navigatiebaken te gebruiken. Deze foto toont links Zeke op krukken. Op de achterste rij: soldaat 2e klas Lindsay, sergeant Scott, korporaal Lawrence, 2e luitenant Gee, korporaal Pelling, soldaat 2e klas Yale, huzaar Parkinson, korporaal Lloyd, majoor-vlieger Lane. Voors-te rij: kapitein-vlieger Zeleny, majoor-vlieger Smith, soldaat 2e klas Hodges, soldaat 2e klas Shearer, soldaat 1e klas Smith, soldaat Ditchett, aalmoezenier Wright en 2e luitenant Roxburgh.

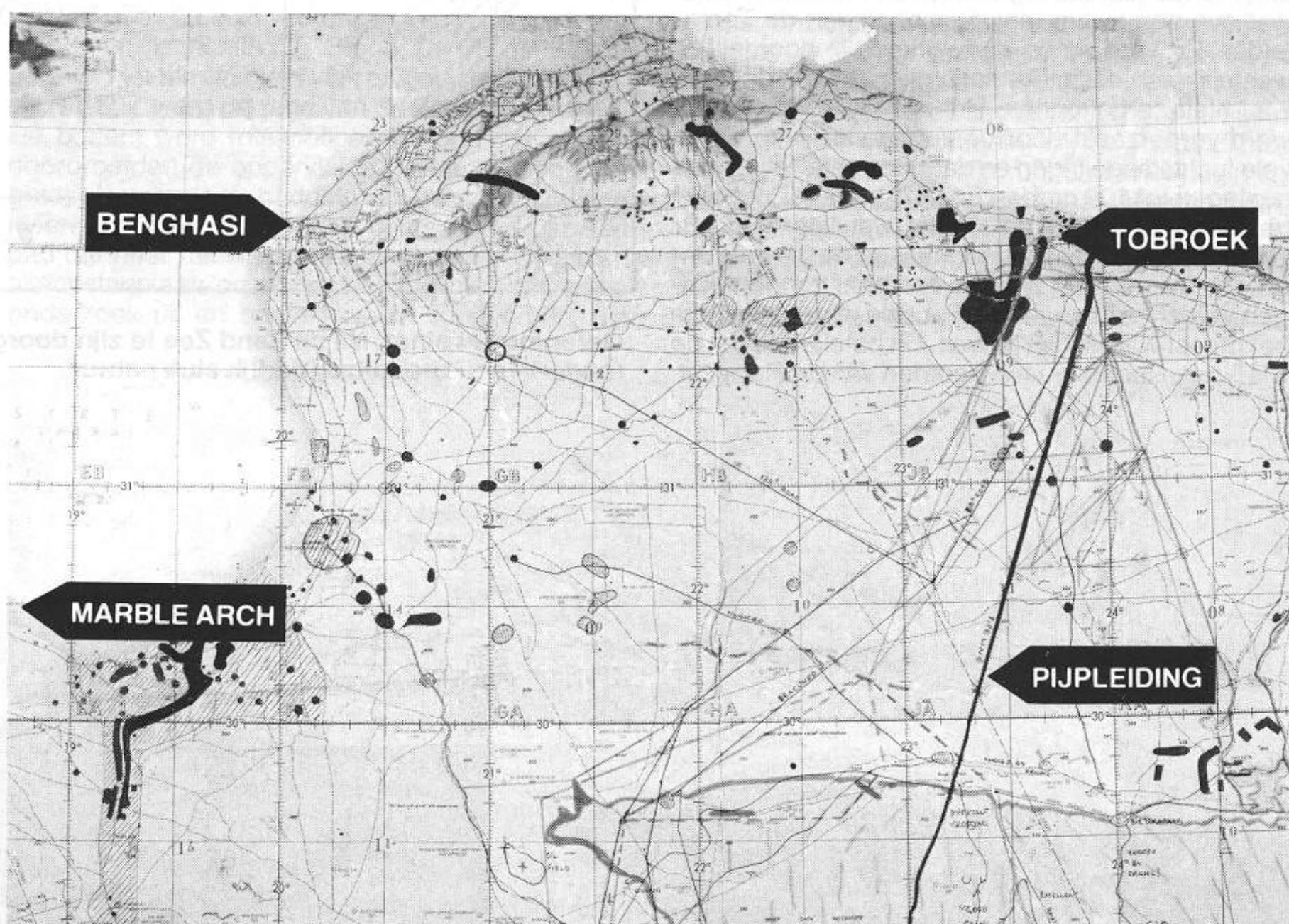
Het Desert Rescue Team

jonge officieren onder leiding van Moeammar al-Qaddafi, koning Idris af en riepen de republiek uit, waarbij de Britse en Amerikaanse troepen het land werden uitgezet.

Oefening Uweinat was de laatste grote operatie van het Desert Rescue Team (DRT-Woestijn Reddingsteam) de revolutie vond in feite plaats toen het team in de woestijn was. Het officiële rapport van deze tocht is zeer spannend en de redacteur is zeer veel dank verschuldigd aan 'Zeke' Zeleny die toestemming heeft gegeven om de volgende uittreksels te publiceren:

In overeenstemming met de Near East Air Force Search and Rescue (SAR) Standing Orders, moesten de teams op zijn minst een keer per jaar oefenen. Het wrak van de *Lady Be Good* bood een goede gelegenheid voor een kleine of grote SAR oefening, aangezien het niet in de buurt ligt van een vliegveld en bovendien op een moeilijk bereikbare plaats in de woestijn, die zich echter goed leent voor een realistische inzet van de meeste SAR teams en een evacuatie per vliegtuig vanaf de locatie. De commandant van het DRT had in dit gebied een oefening voorbereid die in de herfst van 1969 zou plaatsvinden. Het doel van de oefening was:

- Het oefenen van het DRT in woestijnrijden, in het doorkruisen van de zandzee en in navigatie en plaats- of doelbepaling.
- Het aanvoeren van vliegtuig en MT brandstof in het SAR brandstof-depot in Kufra.
- De werking van de radiostets GR 410 en C 11 vergelijken.
- Het aanbrengen van speciale testpalen in de zandduinen bij Jebel Archenu, 2218N 2446O, voor het meten van zandverstuivingen ten behoeve van de Brits-Libische Expeditie 1970.
- Het verzamelen van rotsgesteente en slakken voor het British Museum.
- De verrichtingen van de DRT Land-Rover (met 4



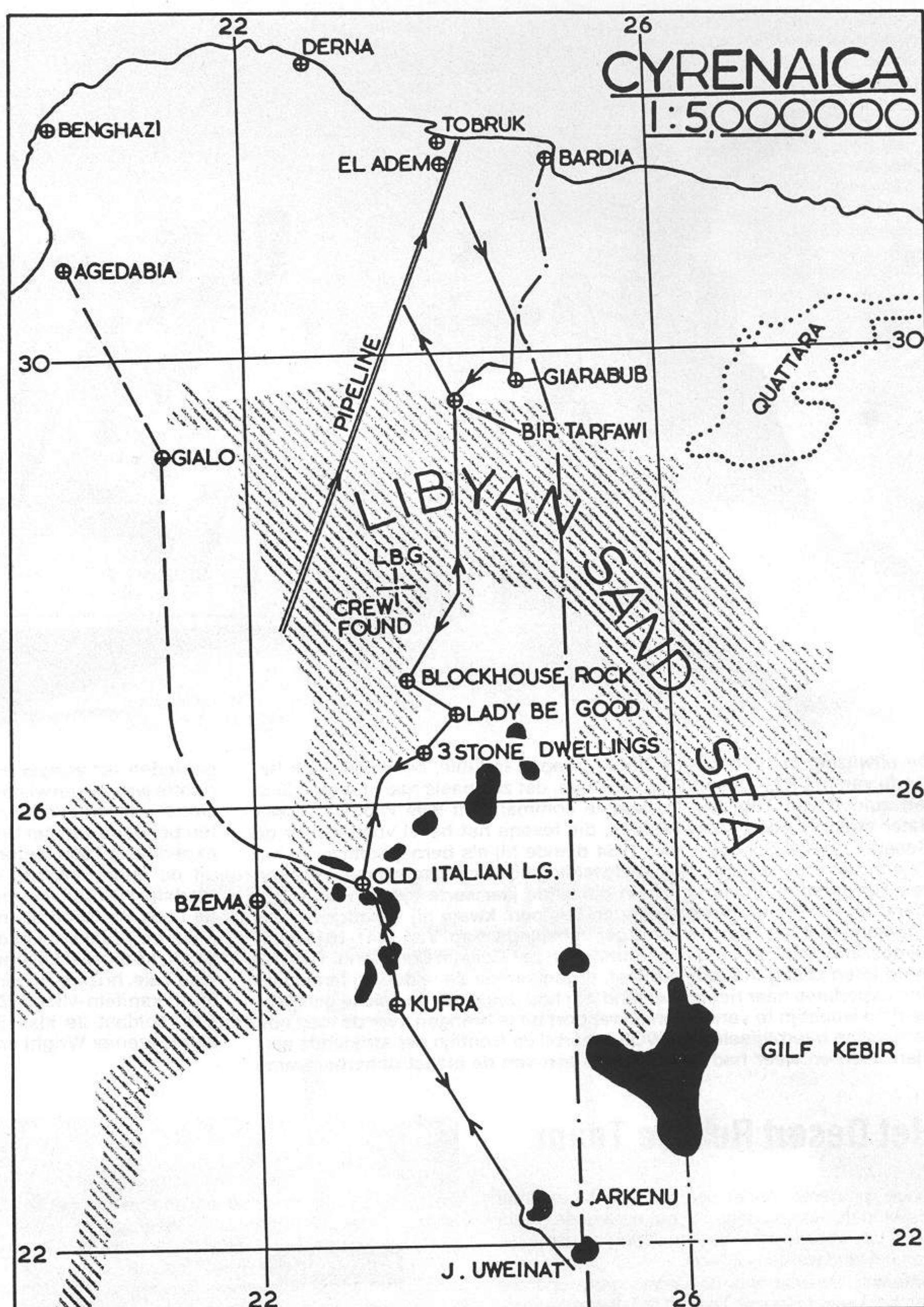
Reproductie van een gehavende kaart van een deel van Libië die door Zeke tijdens zijn expedities werd gebruikt. Elke zwarte vlek staat voor een niet geruimd mijnenveld; de kompasroutes van vele tochten kris kras door de woestijn. De na-oorlogse pijplijn die vanaf Tobroek zuidwaarts liep naar het oude olieveld Serir van BP was, in een gebied dat grotendeels verstoken was van opvallende kenmerken, een nuttig oriëntatiepunt omdat naast de ondergrondse pijpleiding een weg liep om onderhoud te kunnen plegen. De spelling van vele Noord Afrikaanse plaatsnamen loopt nogal uiteen, aangezien cartografen moeite hebben gedaan het oorspronkelijk Arabisch te benaderen. Sommige klanken kunnen niet worden getranscribeerd in het Latijnse alfabet. Kolonel al-Qaddafi wordt gewoonlijk gespeld als Gaddafi in een poging een klank te simuleren waarvoor het Latijnse alfabet geen teken heeft. Het Engelse 'Tobruk' uit de Tweede Wereldoorlog wordt thans meer geschreven als 'Tobruk', maar op moderne kaarten wordt de plaatsnaam gespeld als 'Tubruq'.

cylinder motor) vergelijken met een particuliere Land-Rover (met 6 cylinder motor).
g. Het testen van Rediffon PC 2 Radio.

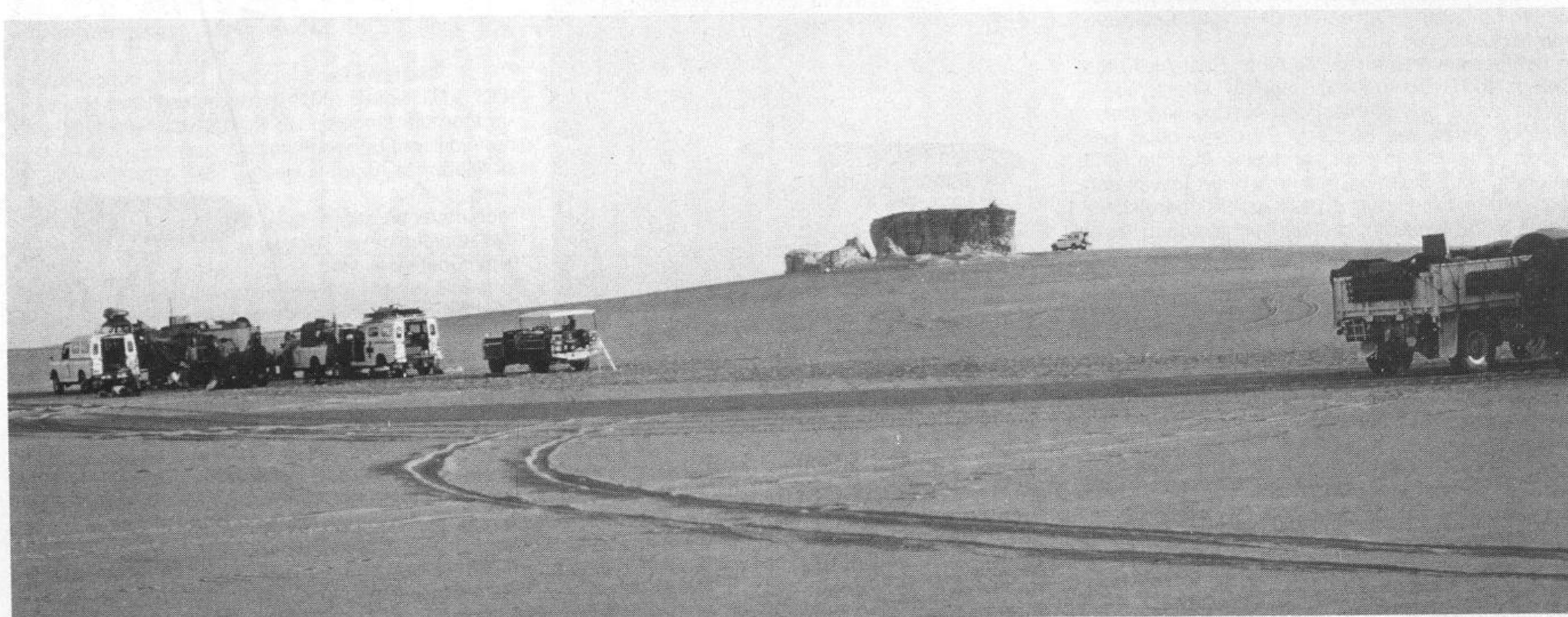
Zaterdag, 23 augustus 1969. Alle voertuigen zijn bedrijfsklaar. Controle van de uitrustingen en aanpassingen van de lading. Het DRT vertrok om 11.00Z (Z is Greenwich Meantime) naar Giarabub, waar het team om 14.45Z aankwam. De Teamleider meldde zich bij het politiebureau waarna toestemming werd verkregen verder te trekken. Om 15.00Z ging de DRT op weg naar Bir Et Tarfawi. Moeilijkheden ondervonden bij 'Minefield Rock' waar een moeilijk begaanbaar pad is door een zandbank die is omgeven door mijnevelden. Na een dertig minuten durende rit was dit obstakel genomen...

Zondag 24 augustus 1969. Vroege reveille en het kamp verlaten bij zonsopgang op weg naar Bir Et Tarfawi (2935N 2403O). Daar waren de banden leeg door druk van het zandrijden. Het versteende woud bezocht. Om 06.00Z werd er een zuidelijke koers gereden bij het binnengaan van de zand zee. Het eerste uur ging de tocht vrij gemakkelijk. Na 07.00Z werd het noodzakelijk de zandduinen over te steken en het rijden werd steeds moeilijker, sommige voertuigen begonnen vast te lopen, vooral de zware 3-Tonners. Maar na een uur moeilijk en zwaar rijden kwamen we bij een vlak stuk woestijn en het rijden ging beter, hoewel de voertuigen soms voor een korte tijd vastliepen en tegen de middag hadden we goede voortgang geboekt. Om 12.35Z werd de Teamleider uit zijn Land-Rover geslingerd en blesseerde zijn enkel. Hij had gescheurde enkelbanden, maar er werd besloten gewoon verder te gaan.

Maandag 25 augustus 1969. Normale reveille en om 04.45Z verliet het team het kamp op weg naar het zuiden. Het rijden werd gemakkelijker en weldra werden de duinen breder. Om 06.15Z bevond het team zich dwars voor het laatste zandduin. Daar werd halt gehouden, de banden van alle voertuigen werden opgepompt tot woestijnspanning. De navigator schoot een zonnetje. Een koers werd uitgezet van 208 richting Blockhouse Rock (2702N 2333O). Een lekke band veroorzaakte een kort oponthoud. Tegen de middag, op het vastgestelde uur, hield het team halt en werd er een visuele verkenning uitgevoerd, waarnaar een bespreking volgde wegens een verschil van mening. Een meting toonde aan dat wij westelijk van de Rock waren wat overeen kwam met de meting van de Teamleider. Er werd nu en dan verkend in noordelijke, westelijke en oostelijke richting, maar van de Rock was niets te bekennen. Het zicht werd slecht wat werd veroorzaakt door de zinderende hitte en de vele luchtspiegelingen en daar de temperatuur was gestegen tot 100 graden F (37,7 graden C) werd er besloten om te rusten tot het wat later was. Er volgde nog een bespreking tussen de Teamleider en de navigator. Er werden een paar zonnemetingen verricht en er werd een positie uitgerekend die het meest waarschijnlijk was. Dit betekende dat de DRT ongeveer 8 km ten noorden van de Rock zat.

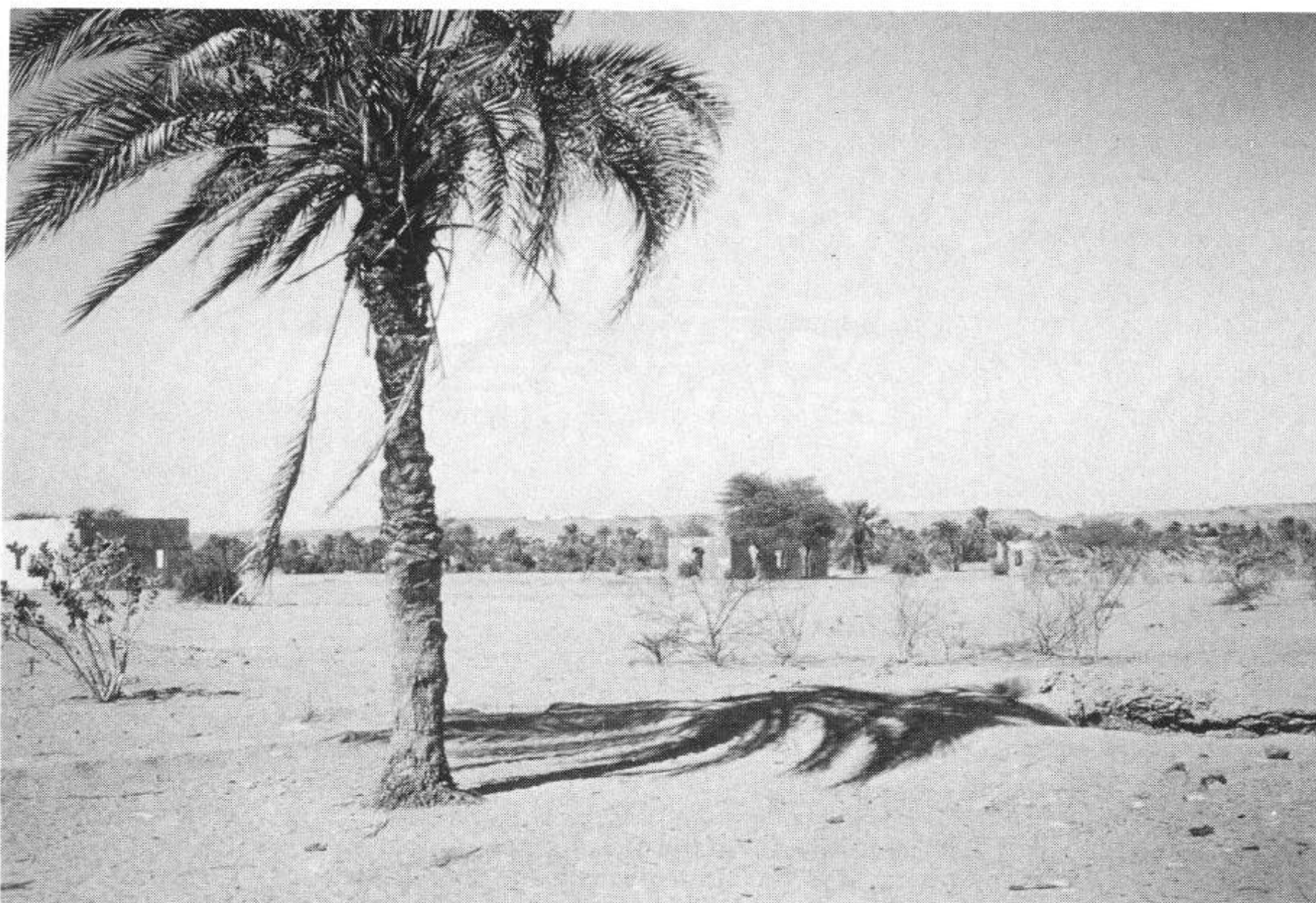


Oefening Uweinat. Na de Zand Zee te zijn doorgestoken, werd koers gezet naar Blockhouse Rock (onder) - een zeer uitzonderlijk stuk natuur.



Blockhouse Rock ligt op de rand van de 'Lady Be Good'-kom, een ruwweg rond gebied met een doorsnee van 160 km, dat in het oosten, het noorden en het westen wordt begrensd door de Zand Zee, en in het zuiden door de

naamloze groep bergen die het gebied afsluiten van de vlakte van Kufra. De rots zelf is een toevluchtsoord voor overvliegende vogels en voor slangen. Een havik die er zijn nest heeft bewaakt zijn rots.



Kufra - een van de magische namen uit de woestijn. De oase werd veroverd op de Italianen (die er al sinds 1931 zaten) door de Vrije Fransen onder bevel van generaal LeClerc, daarbij geholpen door de Long Range Desert Group die de oase tot het centrum maakte van de activiteiten van de LRDG. Vroeger was er het centrum gevestigd van het religieuze imperium der Sanoesi dat de westelijke Soedan, Tsjaad en het toenmalige Franse Niger omvatte. De Fransen, die het gebied kregen toegewezen bij de overeenkomst ter verdeling van Afrika in Londen in 1898/1899, begonnen hun penetraties vanuit Algiers, hoewel de eerste Europeaan die Kufra bereikte, dr. Rohlf's was. Dat gebeurde in 1879.

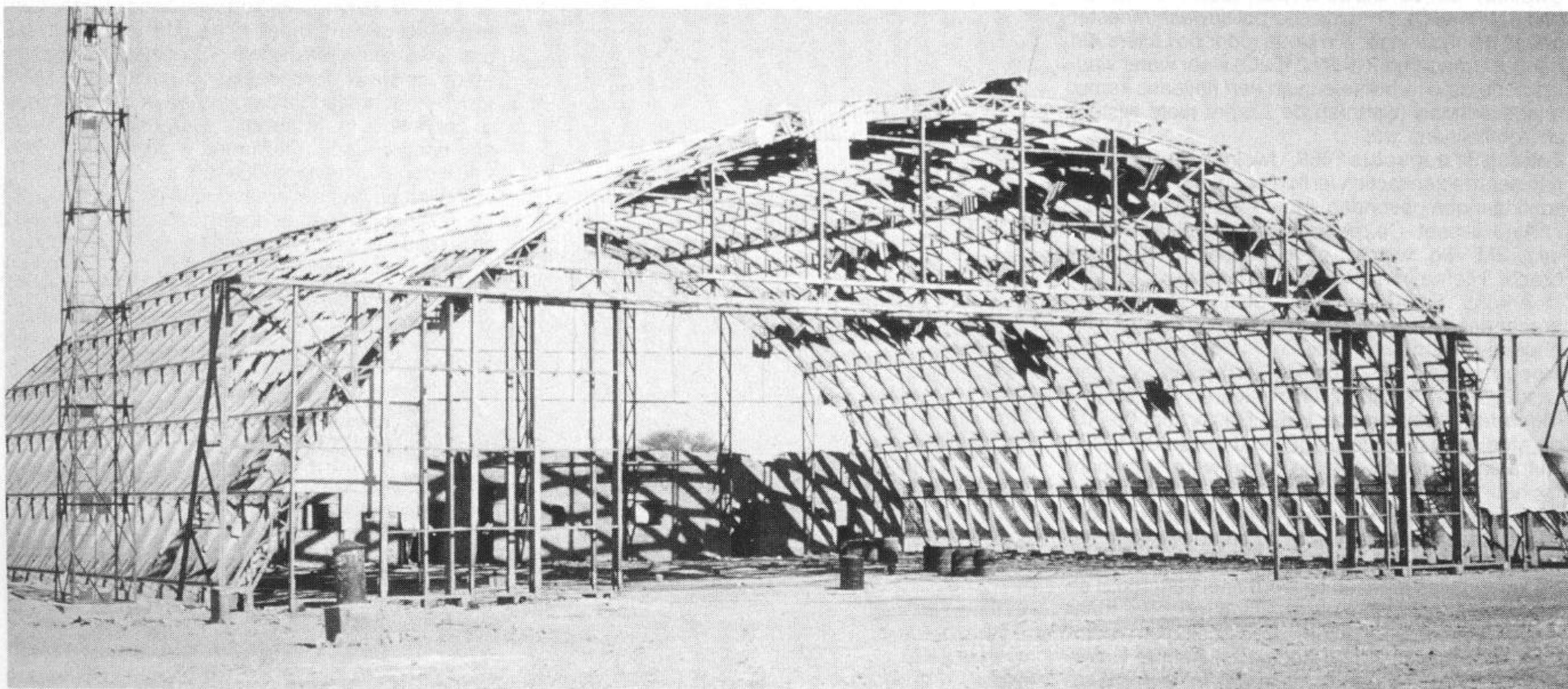
Om 15.00Z werd er een zuidelijke koers genomen en na ruim 11 km hield het team halt. De rand van de Zand Zee lag westelijk. De Teamleider ging in die richting op verkenning en de Rock werd om 16.00Z gelocaliseerd. Het kamp werd in de buurt van de Rock opgezet.

Dinsdag 26 augustus 1969. Reveille om 03.30Z. Radio contact gemaakt met de basis om 04.24Z, het bericht doorgegeven 'Positie 2702N 2332O. Vertrekken nu naar de Lady Be Good.' Om 06.00Z werd volgens plan halt gehouden en werden aanwijzingen gegeven voor de zoekactie. De methode die werd uitgekozen was die van een frontlinie, met een zoekafstand tussen de voertuigen van 800 tot 1200 meter, afhankelijk van het terrein. De plaatsvervangend Teamleider zou oostwaarts aan het hoofd gaan en de rest van het team zuidwaarts met de Teamleider op de rechtervleugel. Ongelukkig genoeg vertrok de plaatsvervanger voordat de rest van het Team zijn positie had ingenomen waardoor er nogal een gebroken linie ontstond. Het voertuig aan de rechterzijde moest daardoor in volle vaart

rijden om op linie te blijven. Gelukkig kreeg men een wrak van het vliegtuig snel in zicht. Het Team naderde het van verschillende kanten en bereikte om 06.45Z het wrak. De startbaan die de DRT had gemaakt in april 1968 was nog steeds zichtbaar, hoewel de markeringen onder het zand waren bedolven. Om 08.15Z werd er een boodschap doorgegeven naar El Adem: 'aangekomen bij de Lady Be Good. Moeten wij hier blijven voor een SAR oefening of moeten wij doorgaan?' El Adem reageerde om 08.30Z: 'Antwoord op het bericht; ga verder.' Om 09.00Z verliet het Team de Lady Be Good, in de richting 3 Stone Dwellings 2616N 2336O. Het terrein bleef vlak en goed berijdbaar en om 11.30Z werd de rand van de Zand Zee bereikt. De bodem werd rotsachtiger, en ondiepe geulen doorgroefden de oppervlakte. Vreemde dode vegetatie versierde de bedding van de niet bestaande rivier. Plotseling verscheen er een veel gebruikt pad dat naar het westen leidde waar een verlaten olieopslagplaats onze aandacht trok. Wij gingen op onderzoek uit en ontdekten wat voorwerpen, die

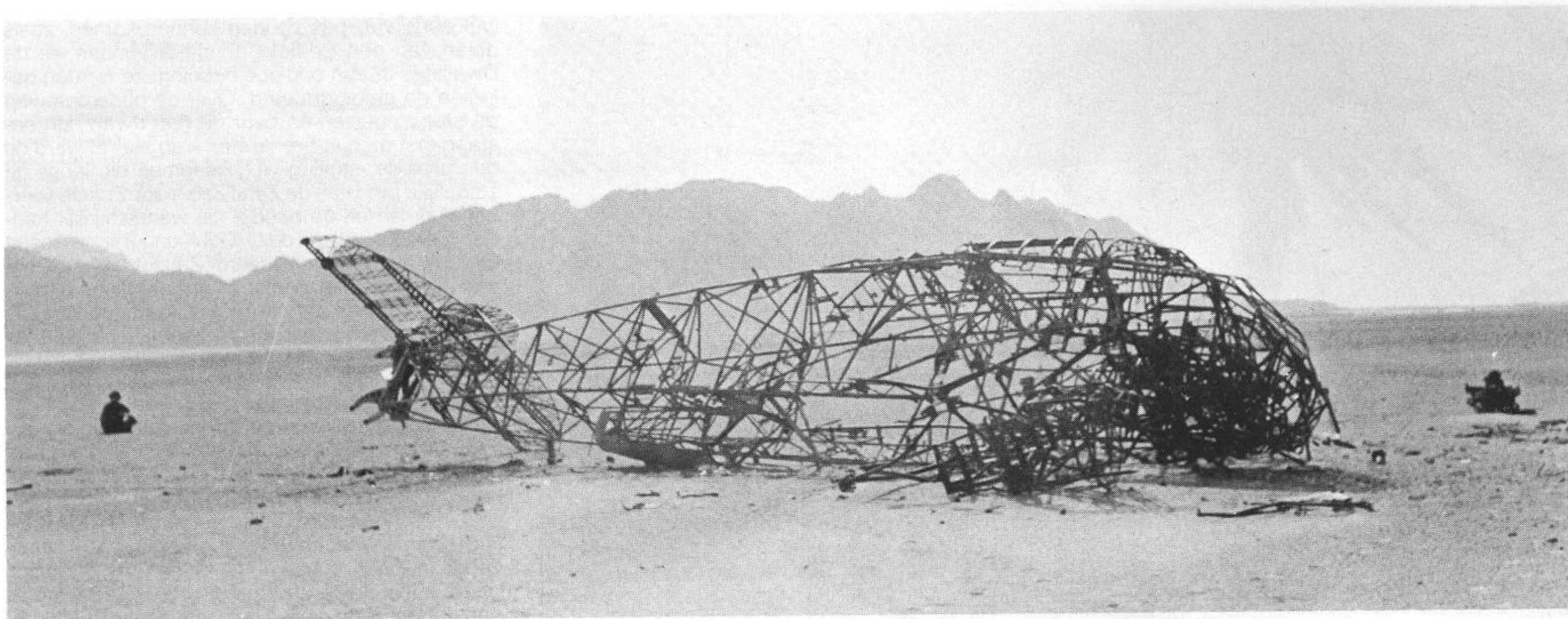
wel eens van pas zouden kunnen komen, zoals delen van een Bedford. Eindelijk vonden we de Dwellings in een ondiepe bedding, ze werden bekeken en gefotografeerd. Over de ouderdom van de stenen huizen en over de reden van hun bestaan tast men in het duister. Van hier af werd de doorgroefde, stoffige weg genomen die langs de zuidelijke rand van de Zand Zee loopt. Enkele voertuigwrakken uit de oorlog, die waarschijnlijk hadden toebehoord aan de LRDG (Long Range Desert Group), werden gepasseerd. Zo plotseling als het pad uit het niets tevoorschijn was gekomen zo plotseling verdween het ook weer in de buurt van drie kegelvormige heuvels en het Team moest weer de rand van de Zand Zee volgen.

Woensdag 27 augustus 1969. Laat wakker geworden daar de wekker niet was afgelopen en vertrokken om 05.20Z in zuidelijke richting, rijdend door een golvende zandzee. Na 16 km werd de koers verlegd naar 170. Een keten van zwarte heuvels verscheen ruim 30 km verderop in ZZO richting' daarna weer een rij lage heuvels (Jebel El Gardaba) in ZWW richting. Het rijden over de zand/kiezel oppervlakte was goed. Om 07.30Z werd er een geheel verschillend landschap bereikt, de duinen waren bezaaid met rotsachtige ophopingen, waardoor het rijden werd bemoeilijkt. Voor ons verscheen weer een barrière van lage heuvels, maar alweer kwamen we bij een pad dat uit het niets opdook. Er werd halt gehouden om de banden op goede spanning te krijgen, daarna werd de reis voortgezet door het 'pad' te volgen door de met stenen bezaaide heuvels en door een bergengte (2518N 2304O) die werd bereikt om 09.20Z. Achter de bergengte werd het terrein vlak en het pad verdween. Deze zandvlakte vormde een bijna ronde duinpan aan de horizon omgeven door kegelvormige heuvels. Er werd een koers van 260 gevolgd en om 10.00z bereikte het Team een verlaten Italiaans vliegveld (2513N 2252O). Vlakbij leidde de goede gemarkeerde en veel gebruikte weg naar Kufra in zuidelijke richting door de kegelvormige heuvels van Jebel El Hauaish. De banden werden op spanning gebracht voor het rijden door een zandvlakte door ze wat leeg te laten lopen. Het karakter en de contouren van het landschap veranderden, en het oranjeleuke zand en de heuvel kondigden de nabijheid van Kufra aan. Al snel kwam de markante berg Hawaria in zicht (2428N 2305O) en daarna de schilderachtige Lantern Hill (2425N 2321O). Hier sloeg het noodlot toe. Een voertuig raakte een reeks onzichtbare harde golfachtige geribbelde duintjes, waardoor het eerste voertuig, een Land Rover, stuiterend als een bal door de lucht vloog. de drie ton Bedford die tegelijkertijd over de ribbels reed, volgde dit voorbeeld. Bij dit incident blesseerde majoor Smith zijn rug, en in het begin zag het er naar uit dat zijn ruggegraat was verbrijzeld. Eerste hulp werd verleend en hij werd op een stretcher de ambulance in gedragen. Het Team ging langzaam rijdend op weg naar Kufra, reed door de oase Hawaria en arriveerde in het donker om



De Italianen legerden troepen in de oase, en in 1936 legden zij een landingsstrip aan. Hun kapotte hangar werd door het Desert Rescue Team (DRT) gebruikt als kampeerplaats. Het Team had in 1967 reeds een nieuwe

startbaan gebouwd, en de Occidental Oil Company ('Oxy Camp') had er nog een gemarkeerd.



Er doen vele geruchten de ronde inzake vervallen vliegtuigwrakken in de woestijn van Italiaanse, Duitse en geallieerde herkomst. Dikwijls wordt verondersteld dat, vanwege de ontoegankelijkheid, het gebied wemelt van buiten gevecht gestelde tanks. Wij vroegen daarom aan majoor-vlieger Zeleny wat er in feite nog kan worden gezien, rekening ermee houdend dat zijn kennis dateert uit de tijd dat hij het DRT leidde (Het is niet mogelijk om thans het gebied te bezoeken). 'De woestijn was door ongeregelde schroothandelaren, de plaatselijke bevolking en anderen, ontdaan van alles dat waarde had, zodat er zelfs geen moer en bout meer is te vinden', schreef Zeke. 'Ongetwijfeld bestaat de mogelijkheid dat voorwerpen na

een zandstorm komen bloot te liggen, hoewel ik niet geloof dat daar iets spectaculairs bij zal zijn. Uweinat, dat op de grens ligt van Libië, Egypte en Soedan, was van strategisch belang voor de Italianen die er twee vliegvelden hadden. Het belangrijkste echter was dat er zich water bevond. 'R'-patrouille ging in november 1940 naar Kufra om de weg te mineren. De patrouille trof toen op de westelijke landingsbaan twee Savoia-Marchetti SM 79 bommenwerpers aan (die de Regia Aeronautica de Sparviere of havik noemde), alsmede 36.000 liter benzine en verderop nog drie ton vliegtuigbommen. Alles werd vernietigd en de resten van de Savoia's liggen er tot op de huidige dag.

18.00Z bij de Taj (het fort). De ambulance werd doorgestuurd naar het ziekenhuis en de rest van het Team reed naar een vervallen hangar op het vliegveld.

Donderdag 28 augustus 1969. De Teamleider en majoor Smith gingen voor behandeling naar het ziekenhuis, waar werd geconstateerd dat de rug van Smith zwaar gekneusd en dat het been van de Teamleider een gescheurde spier had - dit volgens het oordeel van twee Libische artsen, een die zijn opleiding had gehad in Rusland en een in Wenen.

Vrijdag 29 augustus 1969. Vroege start vanuit Kufra. Achter het vliegveld was de bodem zacht.

Daarna kwamen we op goede harde zandgrond... na 160 km werd de bodem weer ongelijk en golvend. Vier duingebieden die loodrecht op de weg stonden tegengekomen tussen 100 en 50 km van Uweinat vandaan. In Jebel Arkenu werd een vervallen truck gevonden, vermoedelijk van LRGD of Italiaans, vol met kogelgaten.

Zaterdag 30 augustus 1969. Vertrek om 05.00Z... De jebel was zichtbaar gedurende 50 km. Banden werden weer opgepompt bij een oude LRDG truck in het zicht van de Wadi Ibrahim (NW hoek van Uweinat) en de Libische politiestation Ain Zweia (2151N 2448O). De Libische politiewachtmeester bracht de sectie naar Ain Doua (door de Libiërs Ain Kasseet genoemd 2149N 2452O) waar water was, alsmede de overblijfselen van een Italiaans kamp, rotstekeningen (waarvan de Libiërs niets wisten) en een Italiaans graf.

Zondag 31 augustus 1969. Uweinat. Na een georganiseerde zoekactie werden er enkele grote rotschilderingen gevonden, maar niet zo goed als die in Ain Kasseet. De resten van een Italiaans vliegtuig, SM 79g, werden gevonden en in kaart gebracht. Hierna in noordelijke richting naar Ain Mur in Arkenu. Een terrein van rotsachtig gesteente bracht de voertuigen een voor een tot stilstand op ongeveer 7 km van Wadi Ain Mur verwijderd. Een ploeg van vier mensen ging te voet op weg voor een uitstapje van 7 km. De bron bleek droog te zijn...

Maandag 1 september 1969. Gestart om 05.00Z de afgelegde route terug gevolgd en om 09.10Z in Kufra aangekomen... Na de lunch kwam het bericht uit het 'Oxy' kamp dat al het vliegverkeer boven Libië was verboden en of wij wisten waarom? Later kwam dezelfde zegsman terug om te vertellen dat er een revolutie was gepleegd door het leger en dat de koning was afgezet. Er werd snel vergaderd en het besluit viel om zo onopvallend mogelijk, maar wel meteen, te vertrekken... Een poging om radiocontact te krijgen met El Adem mislukte. De waterhalers meldde dat alles rustig was in de politiekazerne maar onder het laden van de voertuigen werd duidelijk dat de politie in de hangar al voorzien was van geweren.

Dinsdag 2 september 1969. Reveille om 01.30Z. Het Team verliet het kamp bij duisternis om 03.00Z, het pad werd echter gevonden en gevolgd en er werd goede voortgang gemaakt. Om 06.00Z werd het oude Italiaanse vliegveld bereikt (2513N 2252O). Vandaar werden de oude paden gevonden en tot aan de pas (2518N 2304O) gevolgd waar zij zich oplosten in het niets.

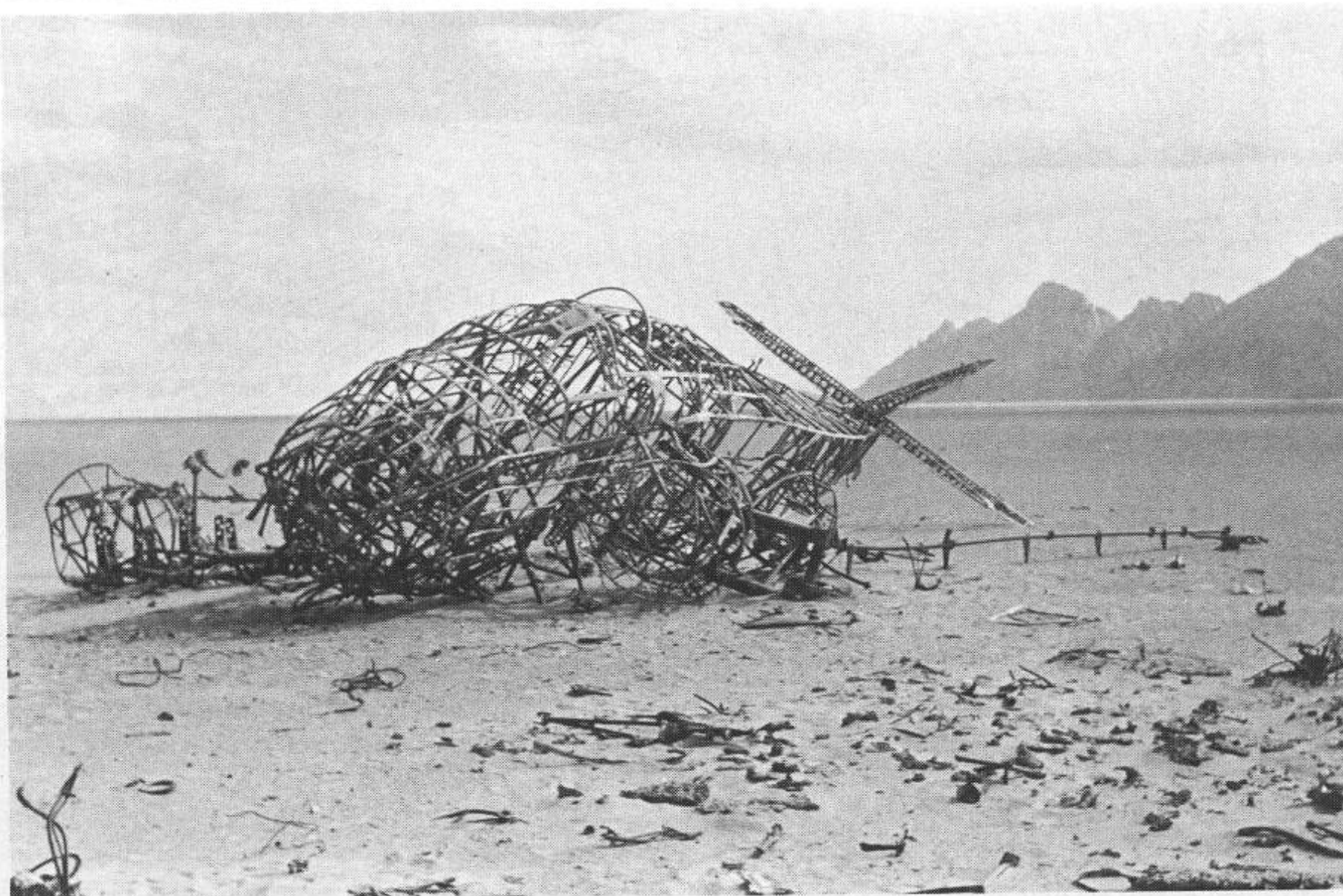
Woensdag 3 september 1969. Late Reveille - het kamp opgebroken om 06.00Z en terug naar de *Lady Be Good* die werd bereikt om 07.00Z. Na een voortreffelijke tocht gestopt om groepsfoto's te maken en om te zoeken naar een verloren verrekijker die werd teruggevonden. Daarna vertrok het Team in noordelijke richting naar de Zand Zee en om 11.00Z werden de oude wielsporen weer gevonden die duidelijk zichtbaar waren - zelfs in het zand.

Donderdag 4 september 1969. Vertrokken om 05.00Z in noordelijke richting nog steeds langs de oude sporen. Het rijden ging goed. Het oude olie-kamp bereikt, positie 2914N 2405O. Langs de oude sporen terug en om 12.00Z in Bir Et Tarfaw (2936N 2402O) aangekomen. De banden werden opgepompt en na een korte pauze werd een koers

uitgezet naar de pijpleidingen... Na een hobbelige reis, in langzaam tempo, werd de pijplijn ontdekt om 15.00Z op een afstand van 166 kilometer van Tobroek. Een plaats om te kamperen werd een paar mijl verderop gevonden in een droge rivierbedding. Positie 3028N 2331O. Bericht naar El Adem om 19.00Z: 'Positie 3028N 2330O. Verwachte terugkeer El Adem 051000Z'.

Vrijdag 5 september 1969. Vertrokken om 05.00Z en de pijplijn gevolgd. In de buurt van het pompstation (3124N 2352O) werd besloten dit voorbij te rijden en uit het zicht te blijven voor het geval het zou worden bewaakt. Achter het station werd een legervoertuig waargenomen dat eerst in de richting van het Team reed, maar het veranderde van koers en ging in volle vaart de woestijn in. Om 09.45Z werd de weg El Adem-Giarabub versperd, El Adem werd om 10.05Z bereikt.

Een historische plaats die de DRT bezocht in 1967 was Jebel Sharif (zuidwestelijk van Kufra), het toneel van de Italiaanse hinderlaag uitgezet voor de Long Range Desert Group in februari 1941. 'T' Patrouille verloor toen vier voertuigen bij een aanval door een Italiaanse Sahara Auto-compagnie en



Toen het DRT de wrakken in augustus 1969 aantrof, lagen de twee vliegtuigen zo'n 2½ km van elkaar verwijderd, ongeveer 7 km van Ain Zweia.



vier vliegtuigen, op het kamp van de Patrouille in een kleine vallei. Drie voertuigen werden opgeblazen en drie Italianen die de Patrouille gevangen hield vonden de dood. (Twee van de graven gemarkeerd door kruizen werden door het Team gevonden). Sommige leden van de patrouille slaagden erin weg te komen, maar vier man - huzaar Ronald Moore, de gardisten John Easton en Alex Winchester en soldaat Alf Tighe - bleven achter, de anderen waren ervan overtuigd dat zij waren gedood of gevangen genomen. In feite waren alle vier in leven hoewel gewond. Het verhaal van hun heroïsche tocht door de woestijn werd twee maanden later vanuit Cairo door de radio uitgezonden en op 17 april 1941 gepubliceerd in de Scots Guards Regimental Orders in Londen:

'Deze vier waren in werkelijkheid gevlucht naar de nabij gelegen heuvels waar zij zich schuil hielden om te ontkomen aan de vijand. Moore, een huzaar van de Nieuw Zeelandse cavalerie, was aan zijn voet gewond, van de twee gardisten, Easton en Winchester, had Easton een kogelwond in zijn keel, die erg veel pijn deed. Het vierde lid van de groep, de onderhoudsmonteur Tighe, had last van een eerder opgelopen inwendige kwetsuur.'

'De volgende morgen, 1 februari, was de vijand vertrokken. Na een 10 liter blik met water te hebben gevonden tussen de uitgebrande wrakken, maar jammer genoeg geen voedsel, bestonden er voor de vier mannen twee alternatieven. Zij konden te voet de -voor hen- betrekkelijk korte afstand van 130 km naar het in het noordoosten gelegen Kufra afleggen en zich daar overgeven aan de Italianen, wat zij natuurlijk ook de vorige dag hadden kunnen doen, of hun vrijheid behouden met de bijna aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid hun dood tegemoet te gaan door te proberen langs de wielsporen de 450 km af te leggen langs de weg waarover zij waren gekomen, met de kleine kans om opgepikt te worden door een groep Vrije Fransen. Liever dan zich over te geven kozen zij voor het laatste.'

'Onder het natuurlijke leiderschap van Moore begonnen zij aan hun ongelooflijke tocht, terwijl zij om de beurt de waardevolle kruik droegen. Die dag vloog er een Italiaans vliegtuig over hen heen, maar scheen hen niet op te merken.'

'Op de derde dag, vonden zij een pot pruimenjam van bijna een kilo, die van een van de voertuigen moest zijn gevallen op de heenweg. Zij aten die dag de hele pot leeg. Op de vierde dag raakte Tighe uitgeput en op de vijfde dag kon hij zijn kameraden ertoe overhalen verder te gaan en hem achter te laten daar hij wist dat hij de overigen ophield. Voor hun vertrek goten zij een deel van de watervoorraad in een fles die zij onderweg hadden gevonden.

Een vergeten overblijfsel uit de woestijnoorlog, in april 1967 gefotografeerd door Zeke Zeleny. In februari 1941 liep in deze vallei, bij Jebel Sharif, een patrouille van de Long Range Desert Group in een hinderlaag.

Pas nadat de anderen waren weggegaan merkte de arme man dat in de fles een zoutachtige substantie had gezeten waardoor het water onbruikbaar was geworden.'

'Op de zesde dag stak er een enorme zandstorm op, maar Moore, Easton en Winchester slaagden erin de snel verdwijnende autosporen naar Sarra te volgen. Hier hielden zij zich enige tijd op in een verlaten hut. Zij vonden geen eten, maar met wat achtergelaten motorolie konden zij hun voeten wassen en 's nachts een vuurtje maken om zich te warmen. Zij hadden 200 km afgelegd.'

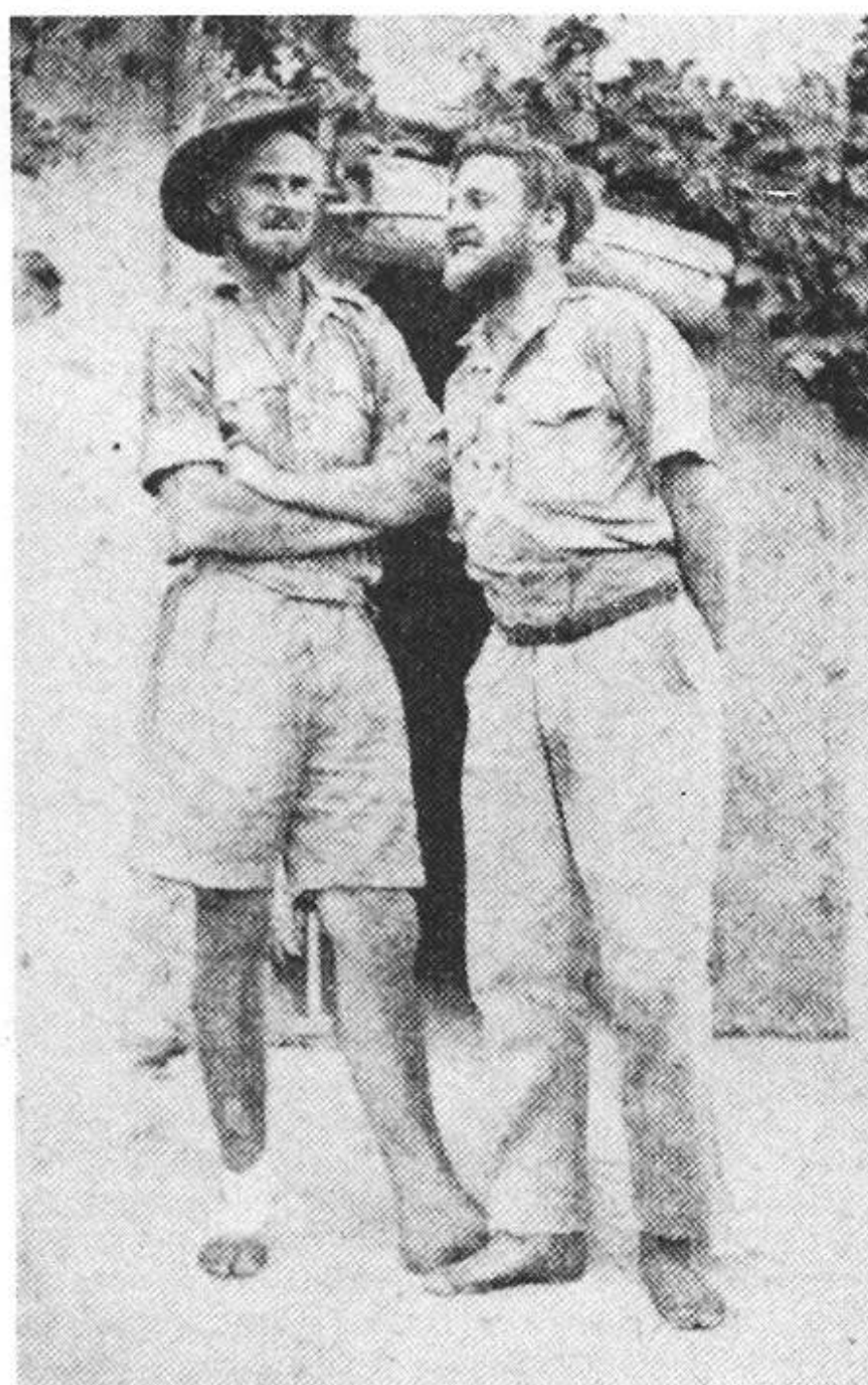
'De volgende morgen gingen zij weer op weg naar Tekro, zo'n 250 km verder. Tegen deze tijd waren

de autosporen op grote gedeeltes van de route geheel uitgewist, zodat die nog maar met grote moeite konden worden gevolgd. Ondertussen was Tighe, die de zevende dag strompelend zijn weg vervolgd had, bij het vallen van de avond bij de hut aangekomen, maar was te uitgeput om verder te gaan. Hij vond een lucifer in het zand en hiermee en met de olie kon hij een vuurtje maken, als hem dat niet was gelukt was hij waarschijnlijk die nacht gestorven.'

'Op de avond van de negende dag vond een Franse patrouille, die op weg was van een verkenning der vijandelijke posities in Kufra, Tighe in Sarra. Hij was nog steeds bij bewustzijn en, hoewel hij al vier



Alsof het gisteren was gebeurd, vond het DRT de vernielde vrachtwagens nog op dezelfde plaats waar zij 25 jaar geleden werden uitgeschakeld.

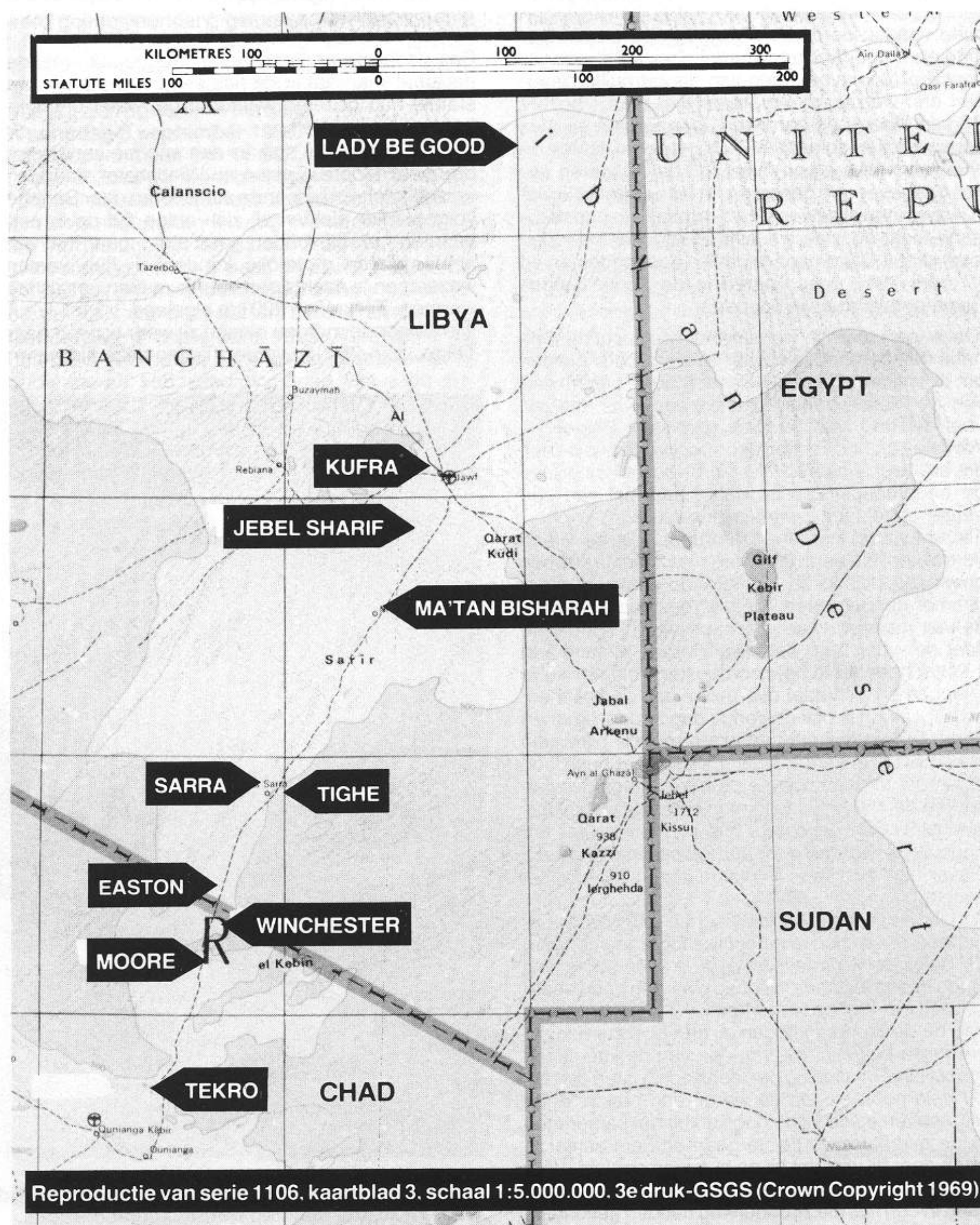


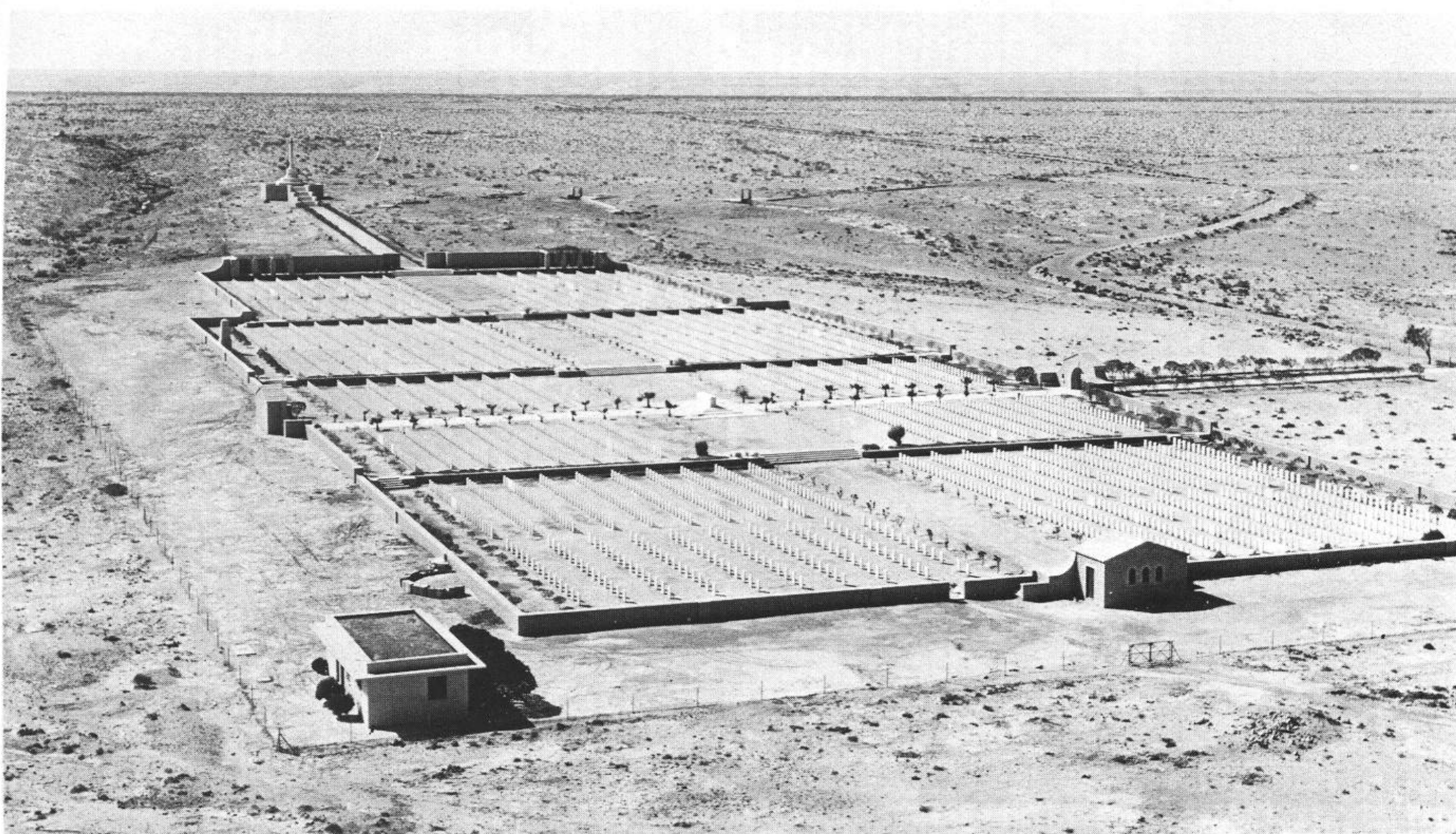
Links: Huzaar Ron Moore met z'n voet in verband wegens de scherfwond en soldaat Alf Tighe die, nadat hij de anderen had overgehaald hem achter te laten, bij Sarra werd gered door de Fransen. *Boven:* Een stop van het DRT bij Ma'tan Bisharah, een bron op de weg naar Sarra, die echter gemist werd door de vier soldaten. De door de zon gebleekte beenderen die overal in het rond liggen vormen een indrukwekkende getuigenis van de gevaren van het reizen door de woestijn.

dagen alleen was zonder water en hij natuurlijk in een verschrikkelijke conditie verkeerde en volkomen uitgeput was, was zijn eerste gedachte duidelijk te maken dat zijn drie kameraden verder waren gelopen. De Fransen ondernamen onmiddellijk een zoekactie, maar men slaagde er in het donker niet in het pad te volgen. Dezelfde dag hadden twee Franse vliegtuigen Moore en Winchester ontdekt. Toen was de hele watervoorraad op en Easton was wat achterop geraakt. De vliegtuigen wierpen wat voedsel en een fles limonade uit -het enige wat zij aan boord hadden- maar Moore noch Winchester vonden het eten en door de val op de grond sprong de kurk van de fles, zodat er nog maar een bodempje achterbleef. Hierna gingen de twee mannen gescheiden op weg, Moore voorop en de arme Winchester, half buiten zinne achter hem aan.

Tenslotte op de tiende dag, vond een andere opsporingsgroep eerst Easton op bijna 90 km ten zuiden van Sarra en daarna, 19 km verder, ook Winchester. Zij konden geen van beide meer lopen en lagen uitgeput in het zand. De groep vond Moore op 110 km ten zuiden van Sarra en 336 km van het punt waar hij de tocht was begonnen. Hij strompelde met zwaaiende armen nog steeds verder. Nog volkomen helder en normaal zwaaide hij naar de groep zonder te stoppen, zoals men naar een vriend zwaait tijdens een wandelwedstrijd. Hij was vastbesloten Tekro te bereiken in de twee dagen die hij zelf dacht het nog te kunnen volhouden en waarschijnlijk zou hij het nog gedaan hebben als men hem niet had gevonden. Met niets te eten in tien dagen, behalve een beetje jam, en niet meer dan 2½ liter water, aan een voet gewond, waar nog steeds een granaatsplinter in zat, had hij niet alleen deze ongelooflijke afstand afgelegd, maar hij had bij wijze van spreken ook nog eens twee kameraden moeten voortslepen die fysiek veel zwakker waren, alsmede de ongelukkige Winchester. Dat zo'n onderneming menselijk gesproken mogelijk was lag aan het feit dat het koud was. In warm weer is het volslagen onwaarschijnlijk dat ook maar iemand langer dan drie dagen in de woestijn in leven blijft zonder water.

'Easton kon, toen hij gevonden werd, nauwelijks drinken als gevolg van de wond in zijn keel, waaraan hij constant pijn had gehad. Na grote inspanning kon hij tenslotte een paar druppels zoete thee drinken. Men hoorde hem met een lachje zeggen: 'Ik neem meestal geen suiker in mijn thee'. Hij overleed korte tijd later ondanks alle inspanningen van de artsen om hem te redden. Tot het laatst toe toonde hij uitzonderlijke moed en vastberadenheid.'





In een befaamd persoonlijk verslag dat tijdens de oorlog door het Amerikaanse blad Life werd gepubliceerd, vertelde Ronald Moore dat op een ochtend, ik denk de tweede dag nadat wij Tighe hadden achtergelaten, John Easton niet meer op kon staan. Winchester en ik masseerden zijn benen om de bloedcirculatie weer op gang te brengen, en eindelijk kregen we hem weer rechtop, maar hij kon niet lang staan - hij strompelde een paar passen en viel dan weer in het zand. Hij deed dit verscheidene malen, terwijl hij zijn uiterste best deed vooruit te komen, maar ergens merkte ik aan de starende blik in z'n ogen, dat hij volkomen op was. Hij vroeg om water en ik gaf hem de helft van wat er nog was, maar het hielp niet, en binnen enkele minuten was hij dood. We begroeven hem op de plek waar hij zich bevond, in het zand, en Winchester en ik gingen alleen verder... Het communiqué dat Radio Cairo in april 1941 uitzond en de regimentsoorders van de Scots Guards die diezelfde maand werden bekend gemaakt,

alsmede de regimentsgeschiedenis 'The Scots Guards 1919-1955' van David Erskine bevatten echter de mededeling dat John Easton nog leefde toen hij door de leden van een Franse patrouille werd ontdekt en in wier handen hij op 12 februari stierf als gevolg van een te grote blootstelling aan hitte en kou. Hij was de eerste uit de Scots Guards die in Noord Afrika zijn leven gaf. Easton ligt thans begraven op het Knightsbridge oorlogskerkhof in Acroma, 24 km ten westen van Tobroek, op de weg naar Derna. Er liggen daar vele mannen die eerst waren begraven op kleine geïsoleerde plekken in de woestijn. De begraafplaats, die omsloten is door mimosa, ligt op de onderste hellingen van een heuvelrug die parallel loopt aan de kust. Geraniums en vinca's geven ook kleur aan de omgeving - een verfrissend contrast met de hete grijs-bruine woestijn. John Easton ligt in graf 21, rij F, perceel 8 (de meest rechtse hoek). (Commonwealth War Graves Commission)



Zij liggen nog waar zij in 1941 werden begraven.
De graven van de Italiaanse gevangenen die bij de aanval de dood vonden, werden naast de vrachtauto's gevonden.



In 1940 was Tobroek een kleine maar belangrijke Italiaanse haven aan de kust van Cyrenaica in Libië. Tegenwoordig wordt het veel bezocht door Russische onderzeeërs, kruisers en helikopter-vliegdekschepen, waaraan het moderne haven-faciliteiten biedt. Tobroek is ook strategisch van belang vanwege zijn uitgebreide olieinstallaties, binnen en buiten de haven. Los daarvan is het landschap niet veel veranderd sedert de sombere gebeurtenissen in het begin van de jaren veertig. Het omliggende landschap, dat dor en stenig is, eindigt in een hoge bergrug en een steile helling die uitzicht bieden op de haven en de stad en deze bijna omsluiten.

Aan het begin van de Tweede Wereldoorlog bestond de Italiaanse defensie van Tobroek te land uit een 60-kilometer lange strook van ondergrondse betonnen bunkers en niet-overdekte artillerie- en machinegeweerstellingen, alles verbonden door loopgraven en gangen. De commandoposten en munitieopslagplaatsen waren meestal gevestigd in

TERUGKEER NAAR TOBROEK

DOOR VASKO BARBIC

natuurlijke ondergrondse grotten. Het lijkt ongeloflijk maar de meeste zijn nog steeds intact, met op de muren nog, duidelijk geschreven of ingehouwen, de namen, data en adressen uit verafgelegen landen en in sommige gevallen zelfs regiments-emblemen. De grotten hebben nu weinig waarde meer, behalve als onderdak voor een dwalende herder met zijn kudde schapen of geiten en een paar gazellen.

Water in dit gebied is schaars en komt uit bronnen, 'abar' in het Arabisch, en uit natuurlijke regenbekken uitgehoud in de rotsen door eeuwenlange re-

Beroemde beelden uit de woestijnoorlog...of niet? Herhaaldelijk gebruikt om diverse gebeurtenissen uit de veldtocht in Noord Afrika met beelden te onderstrepen, zijn deze foto's in feite echter onnatuurlijke nabootsingen die in oktober en november 1942 werden genomen door sergeant Chetwyn en zijn groep, in de wandeling 'Chet's Circus' genoemd. De bekende foto *boven* werd op 29 oktober door Chetwyn zelf gemaakt, waarbij de Duitser die zich overgeeft dit in werkelijkheid doet met een grijns op z'n gezicht. (IWM)



Sergeant Len Chetwyn, voorheen verbonden aan het Keystone Press Agency, sergeant John Herbert, afkomstig van Kodak, sergeant Jim Mapham, die in de redactie zat van de 'Leicester Mercury', sergeant Chris Windows, ex Paramount, en chauffeur Sampey vormden een team dat 's werelds meest gebruikte foto's produceerde en die werden gebruikt om elk willekeurig stadium uit de veldtocht te illustreren, van Egypte tot Tunesië! Hoewel hun werk de goedkeuring had van de chef van No. 1 Army Film and Photographic Unit (die de campagne in het Midden-Oosten versloeg), majoor David MacDonald, deelden andere AFPU fotografen zijn enthousiasme niet. MacDonald had in Hollywood gewerkt met regisseurs als Cecil B. De Mille, en de goede actie-opnamen die Chet's Circus inleverde, mooi belichte foto's en films van excellente kwaliteit, werden door het Ministerie van Oorlog met loftuitingen overgoten. Het Ministerie deed zelfs een persbericht uitgaan bij het uitkomen van de foto's: 'Een der teams van



de AFPU is een groep van vier man met een chauffeur. Hun opdracht is overal heen te gaan waar actie is en naar iedere plaats waar zij denken films en foto's te kunnen maken. De leider is sergeant Chetwyn, een voormalige Fleet Street fotograaf...Zij hebben tot dusver enkele van de mooiste beelden uit de veldtocht geproduceerd, en in de jongste filmjournals zijn, afkomstig uit hun camera's, enkele van de meest treffende opnamen te zien. Twee van hen nemen foto's en de andere twee werken met filmcamera's...Zij leven als iedere andere militair in de frontlinie, met hetzelfde rantsoen -dikwijls corned beef en beschuit- een beperkt rantsoen water en benzine, en hebben met dezelfde moeilijkheden en ontberingen te kampen die gepaard gaan met de gevechten in de westelijke woestijn. In plaats van geweren zijn camera's hun wapens, en zij produceren beelden die de daden van het 8e Leger illustreren...' (IWM)



Ian Grant, voormalig AFPU gevechtsfotograaf die na de oorlog op Cyprus bijna door de EOKA werd gedood toen hij aan het filmen was voor ITN nieuws, heeft verteld hoe sergeant Chetwyn te werk ging: hij verzamelde zijn kleine groepje filmers en fotografen en zij vervoegden zich bij een achterste echelon van drie tanks in gebieden waar rust werd gehouden, en zij 'kochten' de medewerking van soldaten met flessen whisky. Daarna schiepen zij in het klein hun eigen gevechtssituaties. Zo zag je bijvoorbeeld Chetwyn bovenop een tank zitten met een aantal andere tanks die echelonsgewijs aan de zoeker van zijn camera voorbij trokken. Er werd voorwaarts opgerukt. Voor zich had hij een kist met handgranaten en,

terwijl hij filmde, wierp hij ze voor zich uit. Dit was toegestaan door het Ministerie van Oorlog, maar een hoop fotografen moesten hier niets van hebben. Deze foto's zijn een goede illustratie van het werk dat Chet's Circus leverde. Veel van de filmopnamen die tegelijkertijd werden gemaakt, zijn te zien in 'Desert Victory', de beroemde WOII documentaire die ook als *Toen en Nu* videocassette verkrijgbaar is. Links: De 'Australische' onderofficier, met pistool in de hand, gaat z'n mannen voor in het gevecht - foto E18908 van het Imperial War Museum. Rechts: Tezelfdertijd opgenomen, een foto uit 'Desert Victory' - verkeerd afgedrukt zodat de Geallieerden inderdaad van oost naar west oprukken.

genval. Zij moesten in de oorlog streng worden bewaakt, waardoor zij op den duur binnen de voornaamste verdedigingslinie zelf versterkingen werden. Uiteraard werd er, of zij nu in handen waren van de Italianen, Britten of Duitsers, regelmatig en zwaar gevochten om deze kostbare waterreservoirs aan de vijand te onttrekken.

In 1981 werd ik naar Libië gezonden voor de bouw van een olieopslagplaats ten zuiden van de Derna weg, alsmede van een 25-kilometer lange pijplijn vanaf de opslagplaats door de woestijn naar de Baai van Tobroek en van een boorpompstation aan de zuidelijke kant van de haven. Ik bracht twee jaar door in dit gebied, samen met zes Poolse ingenieurs, twee Indiërs, een Britse technisch administrateur, een Ghanees, ongeveer 30 Italiaanse technici, een Portugees en meer dan 100 Thai en Filipijnse. Ons basiskamp was niet meer dan een vierkant met portocabines, neergezet op een vlakke tussen Acroma en Ras-Medawar. Het bestond uit woongedeeltes, kantoren, cateringvoorzieningen, werkplaatsen, opslagplaatsen, een watertoren, een tankstation en een wachthuis.

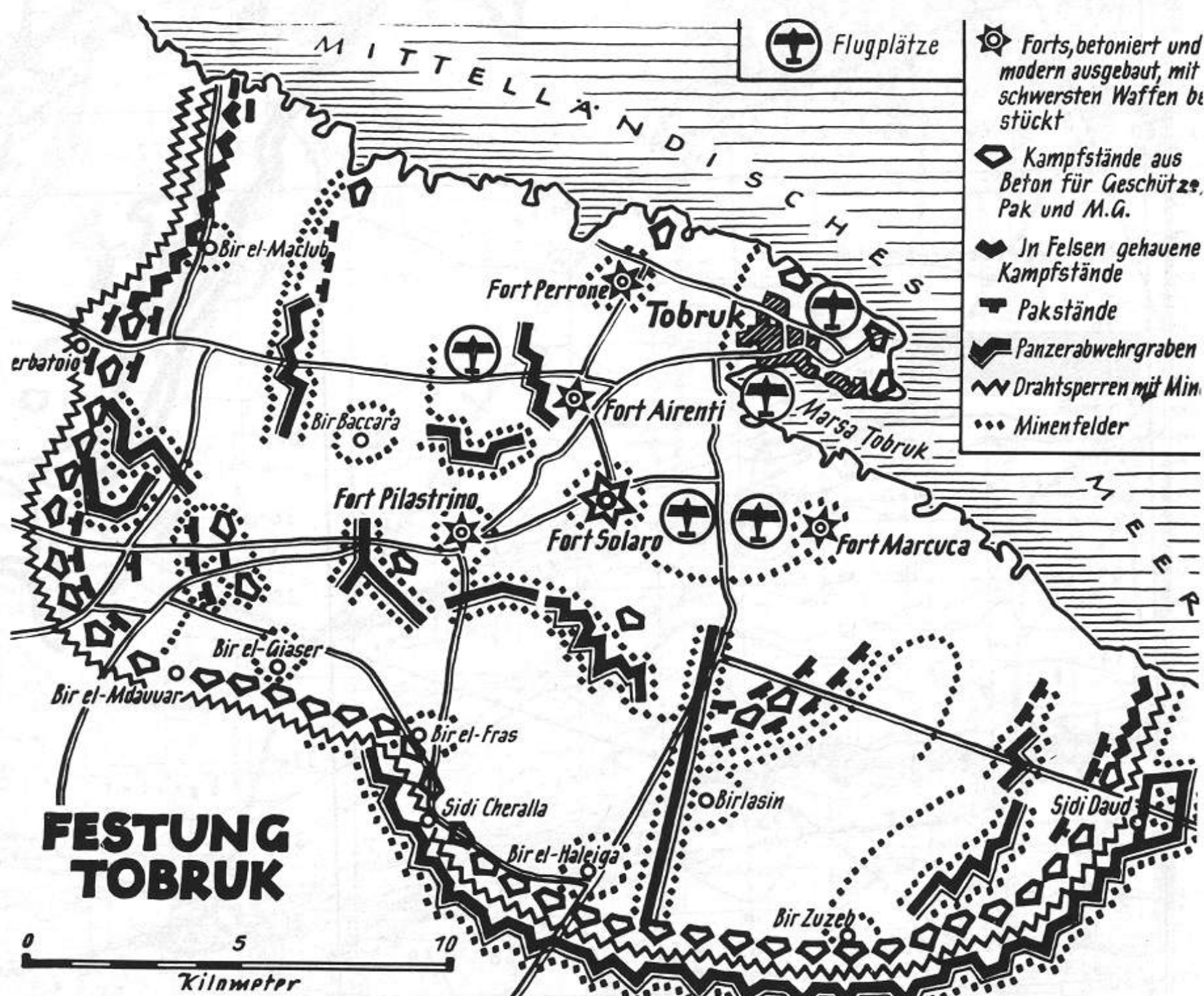
In belangrijke mate werd dit gebied geacht nagenoeg geheel vrij van mijnen te zijn, maar het is mogelijk dat er nog een paar lagen die niet in kaart waren gebracht en die waarschijnlijk nooit volledig opgeruimd zullen worden. Na de oorlog is een Italiaanse specialisten-compagnie, bestaande uit terzake kundige veteranen, enkele jaren bezig geweest de voormalige slagvelden uit WOII op te ruimen, totdat sommige gewond raakten en de leider van het team buiten Tobroek zijn leven verloor door een mijn. Het was daarom vanaf het begin een dringende eis voor ons met absolute zekerheid te weten of er in dit gebied nog zulke mijnen velden waren die de uitvoering van het project in de weg konden staan. Onderzoek wees uit dat de locaties voor zowel de terminal als voor het boosterstation veilig waren, maar dat de pijplijn dwars door het midden zou lopen van een strook land die nog niet was opgeruimd, en ten noord-oosten van Ras-Medawar en ten westen van Fort Pilastrino lag. De plaatselijke autoriteiten kwamen ons onmiddellijk te hulp met oude kaarten en zorgden voor een team van explosieven specialisten van de Libische strijdkrachten, dat onder leiding stond van een oudere onderofficier die vroeger in het Italiaanse leger had gediend en later had gewerkt voor de 'Ingels'. Met zijn onschatbare kennis en ervaring, de hulp van drie of vier van onze mensen, een bulldozer, en een grote dosis voorzichtigheid, werd er een vijftig meter brede doorgang van mijnen geruimd. De operatie verliep langzaam maar grondig. De meeste mijnen waren van het anti-personeel 'S' type, of een Italiaanse variant ervan, die verbonden is aan soms wel zes, acht of zelfs wel tien andere mijnen. Gelukkig was de oude onderofficier bekend met dit soort booby traps en er vonden geen ongelukken

plaats. Jammer genoeg heeft helaas niet iedereen zoveel geluk. Om medische en sociale redenen kwam ik regelmatig in contact met het Poolse personeel van het grote ziekenhuis in Tobroek en van tijd tot tijd vertelden de artsen mij dat er een kind of een nomadenvrouw of -man binnen was gebracht uit het gebied buiten de perimeter, met een verminkt been en grote verwondingen aan het lichaam en soms zelfs dat iemand was overleden aan verwondingen opgelopen door het ontploffen van een mijn.

Het werk nam een aanvang en iedereen raakte gewend aan het leven in het kamp dat zeer monotoon en saai was te midden van een kleurloos en dor landschap van stof, rotsen, doornige struiken

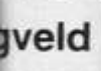
en een grote alleenstaande blijkbaar belangrijke vijgenboom. De boom is een uniek en prominent herkenningspunt in een overigens desolate plaats. Het is zelfs zo dat iemand die Tobroek nadert zowel vanuit Derna als vanuit de omringende woestijn, de boom op de top van de steile helling, die bij de Italianen bekend staat als de 'Ciglione Solare', niet kan missen. Vanzelfsprekend komt deze vijgenboom samen met de Solaro helling voor op alle kaarten van zowel de Britten, Italianen als de Duitsers.

Telkens wanneer het bouwplan het toeliet, werden de lokale feestdagen en de vrijdagen meestal doorgebracht op de stranden in de nabijheid, voorts met boodschappen doen in Benghazi waar fototoestel-



De vesting Tobroek - een nogal gestileerde Duitse versie van de verdedigingswerken, met de anti-tank gracht, prikkeldraadversperringen, versterkte punten en mijnen velden. Vergelijk de laatste met de kaart op p. 10 en 11, die door Zeke Zeleny werd gebruikt om de mijnen te ontwijken die er na de oorlog nog lagen. Een van kolonel Gaddafi's legitieme klachten bij de Verenigde Naties is dat de oorlogvoerende naties Libië een afschuwelijke erfenis hebben nagelaten van niet geruimde mijnen velden.

M E D I T E R R A N E A N

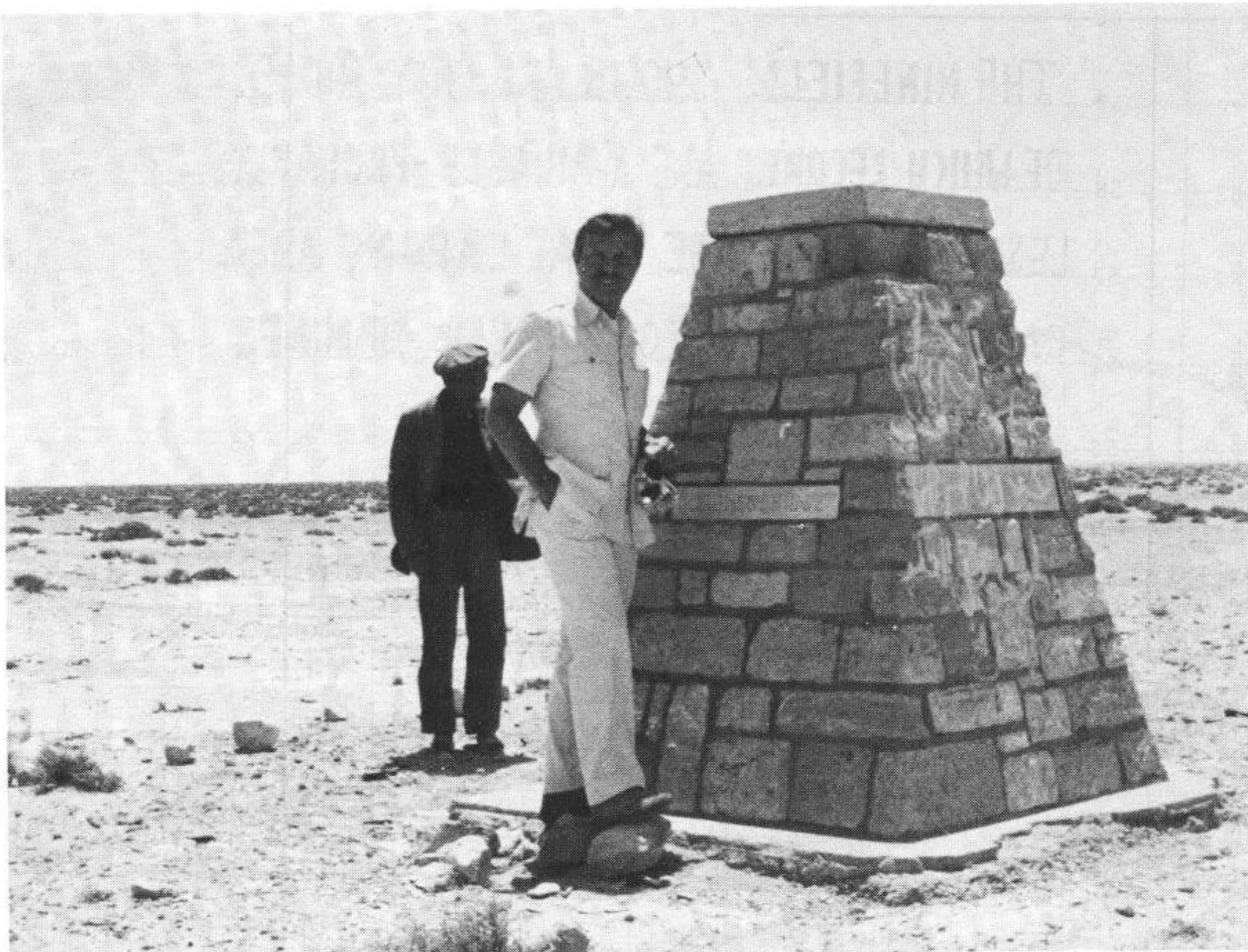


len, video-apparatuur en horloges goedkoop waren of, afgezien van het verslinden van een groot aantal boeken, met het rondsnuffelen op de slagvelden uit de Tweede Wereldoorlog. Op een van die dagen bij een bezoek aan het Britse oorlogskerkhof in Acroma, ongeveer 1,5 km. buiten ons kamp, kwam ik in contact met de oude beheerder. Deze energieke Libiër die beweerde tachtig jaar oud te zijn, kende het gebied en zijn jongste geschiedenis zeer goed en hij slaagde er altijd in mij te verbazen met zijn kennis. Als jongeman had hij in het Italiaanse leger gediend, in een plaatstelijke koloniale eenheid, en op het laatst diende hij bij de 'Volksmilitie'. Hij verzorgde zelf zijn kleine stukje land alsook het kerkhof en hij had een mooie vrouw van vijfendertig die hem, zoals hij zelf zei, jong en tevreden hield. Zijn vorige vrouw was op oude leeftijd gestorven, 'moge Allah haar zegenen'. Met de oude Askari heb ik menig uurtje theedrinkende doorgebracht, of interessante tochten gemaakt naar plaatsen als Knightsbridge, luisterend naar zijn verhalen uit de oorlog. We hadden zelfs het plan gemaakt om naar de zuidelijke woestijn te gaan, om de oude Amerikaanse B-24 Liberator de *Lady Be Good* te bekijken, die daar nog steeds ligt met een gebroken romp, maar overigens in vrij goede conditie verkeert (zie Toen en Nu nr. 25). We hebben jammer genoeg nooit toestemming van de militaire autoriteiten kunnen verkrijgen om dat gebied te bezoeken.

Later, toen ik de streek beter had leren kennen, begon ik in mijn eentje met mijn Fiat Campagnola jeep rond te trekken. Ik reed dan een paar minuten, stopte op een heuveltje in de woestijn en ging dan wat rondlopen en zocht de grond af om te kijken of ik enig spoor kon vinden van de vroegere veldslagen. Soms zat ik ook wel eens gewoon maar op de motorkap en nam dan de omgeving in mij op. In het begin, uitkijkend over de weinig opwindende woestijn, kon ik met geen mogelijkheid begrijpen dat er ook maar iemand op aarde zou zijn die deze of gene verlaten plek zou willen aanvallen. Maar dan herinnerde ik me weer hoe schaars en kostbaar water was. Zelfs nu, in vredetijd, moesten we elke week twee grote tankauto's sturen om water te halen bij het gemeentereservoir midden in het oude Tobroek, en wij moesten er veel geld voor betalen daar de voorraad niet altijd genoeg was voor alle verbruikers. In de jaren veertig werd ieder klein heuveltje dat dicht bij een waterbron lag veranderd in een vesting. Ik begon te begrijpen hoe belangrijk het geweest moet zijn in oorlogstijd om zo'n waterreservoir of 'bir' te veroveren of te verdedigen.

Eind 1981 slaagde ik erin een kopie van een Italiaanse kaart te bemachtigen (jammer genoeg sindsdien verloren) waarop duidelijk de meeste van de Italiaanse installaties stonden aangegeven. Gewapend met deze kostbare vondst en met twee boeken over het onderwerp, begon ik meer gericht te zoeken en ontdekte ik nogal wat interessante dingen.

De westelijke kant van de Tobroek perimeter begon aan de kust, aan de monding van Wadi Assehel, een diepe en wijde riviergeul die eindigde in een zandige kleine baai, waar in de zomer veel Europeanen gingen zwemmen. De betonnen kazematten lagen goed verborgen achter de bergkam binnen de omheining van de rotsige oostelijke aardwal van de Wadi. De lijn van fortificaties liep naar het zuiden en vormde een groot complex bunkers daar



Vasko Barbic bij het monument dat het slagveld bij Knightsbridge markeert. Het bevindt zich even buiten de Tobroek-perimeter, in het zuidwesten. Bij hem is de oude Libische gids van het oorlogskerkhof in acroma (zie pagina 7).



Vriend en vijand die bij Tobroek vocht zal zich de 'eenzame' boom van Libië herinneren: de vijgenboom aan de rand van de Solaro helling, bij de westelijke kant van de perimeter, goed waarneembaar voor beide partijen. Uit geallieerde en As-kaarten blijkt dat kanonniers alles deden om de boom maar niet te raken.



Een honderd meter ten zuiden van de boom vond Vasco deze ondergrondse artillerie-commandopost - een van de oorspronkelijke Italiaanse



versterkingen, nog voorzien van fascistische inscripties. De post werd geraakt door een bijna-voltreffer.



waar de riviergeul wordt gekruist door de hoofdweg naar Derna. Tegenwoordig is de weg er afgezet door een Libische versperring en op dit punt zijn er alleen nog maar wat stukken beton en verroest staal over van de bunkers die hier stonden. In contrast hiermee vond ik in het midden van de wadi-bedding, half verscholen achter wat palmbomen en rietstengels, een reusachtig ondergronds betonnen pompstation. Het verkeerde in goede conditie en op een plaquette stond te lezen dat het was gebouwd door een Britse eenheid. Jammer genoeg ben ik de transcriptie hiervan kwijt maar ik weet nog wel het jaartal, 1942.

Vanaf de Dernaweg loopt de perimeter verder naar het zuiden, over de helling en de Solaro bergkam tot aan de Ras-Medawar, de meest opvallende heuvel uit de hele omgeving. De naam betekent Rond Hoofd of Ronde Kaap, en in de vorige eeuw onder Ottomaanse bezetting, stond er op Ras-Medawar een stenen fort. Alles wat ik nu nog van deze Turkse versterking kon vinden was puin en een deel van de centrale trap. Er omheen op de helling bevonden zich echter nog verschillende betonnen verdedigingswerken en loopgraven met steen en cement afgezet. Ik bekeek sommige van de ondergrondse bunkers en vond op de muren verscheidene Italiaanse namen en adressen uit 1940 en 1941, met daarnaast Poolse namen en adressen, maar nu uit 1942. Oostelijk op ongeveer 45 meter van het fort lag het immer belangrijke natuurlijke ondergrondse waterreservoir. Ten tijde van mijn bezoek was de put, met een inhoud van ongeveer 4,5 bij 3 meter volkomen droog. Er lag alleen een uitgedroogd karkas in van een dode gazelle, en alweer een hoop namen van soldaten.

Terwijl ik over dit met zwerfkeien bezaaide terrein liep kwam ik iets fascinerends tegen. Aan de voet van de westelijke berghelling, in de bedding van een kleine wadi, lag één smalle loopgraaf, vrijwel geheel intact, met gladgestoken randen en op de bodem een laag zout, overblijfsel van veertig jaar regen. Wat mij het meest verbaasde waren twee Britse scherpe handgranaten no. 36, lichtelijk ge-roest maar met de veiligheidsspinnen er nog in, en verscheidene patroonhouders met scherpe .303 patronen die, keurig naast elkaar onaangeroerd op de borstwering tegenover het fort lagen, klaar voor gebruik. De hulzen die nog in goede staat verkeerden waren bedekt met een laagje kopergroen en waren gedateert 1932 en 1937 en er zaten kogels in met een nikkel omhulsel. Het zag er zo echt uit dat het niet moeilijk was zich in te denken dat de-gene die de loopgraaf bemande zich even had teruggetrokken en zo weer te voorschijn zou komen met zijn Lee-Enfield.

In de andere loopgraven, meer naar het noorden, ontdekte ik ongeveer een honderdtal Italiaanse 6.5 mm of 7.35 mm patronen met ronde neuzen van het type dat werd gebruikt in de Italiaanse 'moschetto' of in de Mannlicher Carcano karbijn. Voorts lagen er enkele Duitse 20 mm hulzen en scherpe 20 mm kogels die werden gebruikt in enkel of vierloops anti-luchtdoel geschut. Deze waren ook alweer op-

Ingestorte geschutstellingen van de Ras-Medawar stelling.

merkelijk goed geconserveerd, zeker als men in ogenschouw neemt dat zij jarenlang aan de buiten-lucht waren bloot gesteld.

De smalle vallei ten noord-oosten van Ras-Medawar, lag vol met gemeen uitzijnde roestige stukken granaatscherven. Ik geloof dat dit de plek was die de Britten de bijnaam 'Shell Happy Valley' hadden gegeven.

Vanaf hier in oostelijke richting was het beter bereikbaar. Door stukken opgerold oud prikkeldraad te volgen kwam ik bij een paar Britse en Duitse Teller mijnen die onbedekt op de grond lagen. Voorts zag ik mortiergranaten waar de springstof uitsijpelde, nog meer geweerpatronen en een heleboel Italiaanse handgranaten met vinnen. Toen vond ik ook nog meer ondergrondse betonnen installaties. In een van de verbindingstunnels tussen twee bunkers lagen, verspreid en half begraven onder zwart geworden zout, honderden mortiergranaten en lichte artilleriegranaten van verschillend kaliber, die iemand, zonder veel succes, had proberen te verbranden. De hele verdere weg was eigenlijk hetzelfde tot aan Wadi Az-Zeitun aan de Middellandse Zee, ten oosten van Tobroek.

Voor men de kust bereikt, aan de kant van de weg naar Bardia, staat een klein herdenkingsmonument voor de Black Watch of voor de Camaron Highlan-

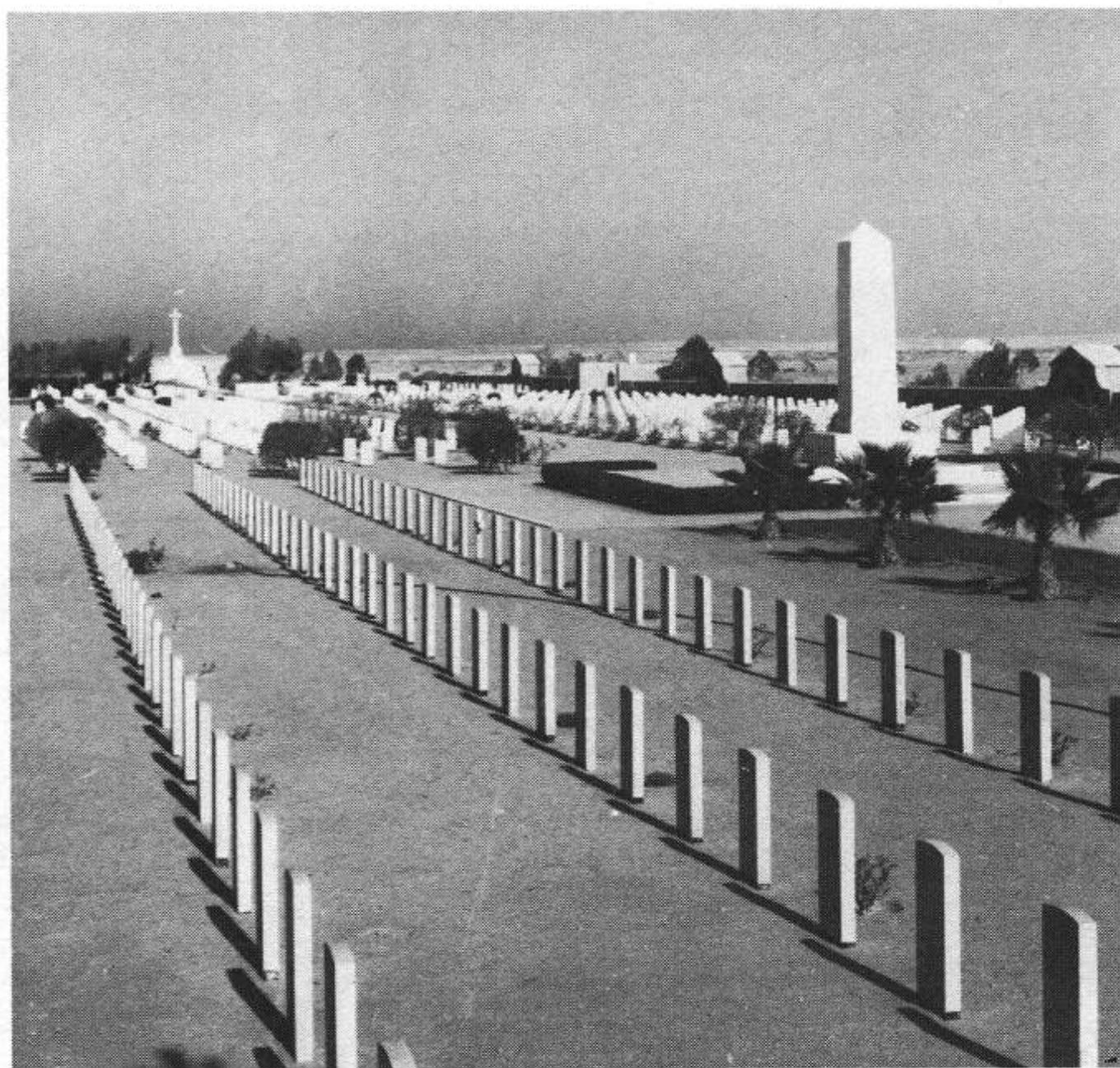
ders, die in juni 1942, tijdens de doorbraak van de As-legers, sneuvelden. Er tegenover, aan de andere kant van de weg, ligt het keurig onderhouden Britse- en Gemenebest-oorlogskerkhof van Tobroek. Het is opgetrokken in de gele steen die hier voorkomt en het heeft een nogal klassiek en waardig entree. De geometrische indeling van het kerkhof staat in scherp contrast met dat van de Duitsers, dat is opgezet als een imposant maar sinister vierkant middeleeuws fort, dat uitzicht biedt op de olie-installaties in de Baai van Tobroek. Het Britse kerkhof bevat zo'n 2.300 graven, waar Hindoes en Moslims uit het toenmalige Brits Indië, Nieuw Zeelanders en veel Australiërs begraven liggen. Voorts liggen er ook jonge Highland-infanteristen van een zelfde eenheid bij elkaar in enkele parallel lopende rijen, alsmede Polen uit een Karpatische Brigade, Zuid-Afrikanen, Tsjechen, tankbemanningen die samen onder bijeen gevoegde grafstenen liggen ten teken dat zich daar een massagraf bevindt, en nog veel meer soldaten uit Engeland, Wales en Ierland, allen geallieerde slachtoffers van de diverse omliggende slagvelden. Bij mijn tweede bezoek, slaagde ik erin het graf van de oom van mijn vrouw te lokaliseren dat dichtbij de hoofdingang ligt. Hij overleed aan de verwondingen die hij had opgelopen toen zijn voertuig op een mijn was gelopen. De vrije Fransen vormen een uitzondering.



Onder het oude Turkse fort lag roestend prikkeldraad en een loopgraaf met handgranaten inclus.



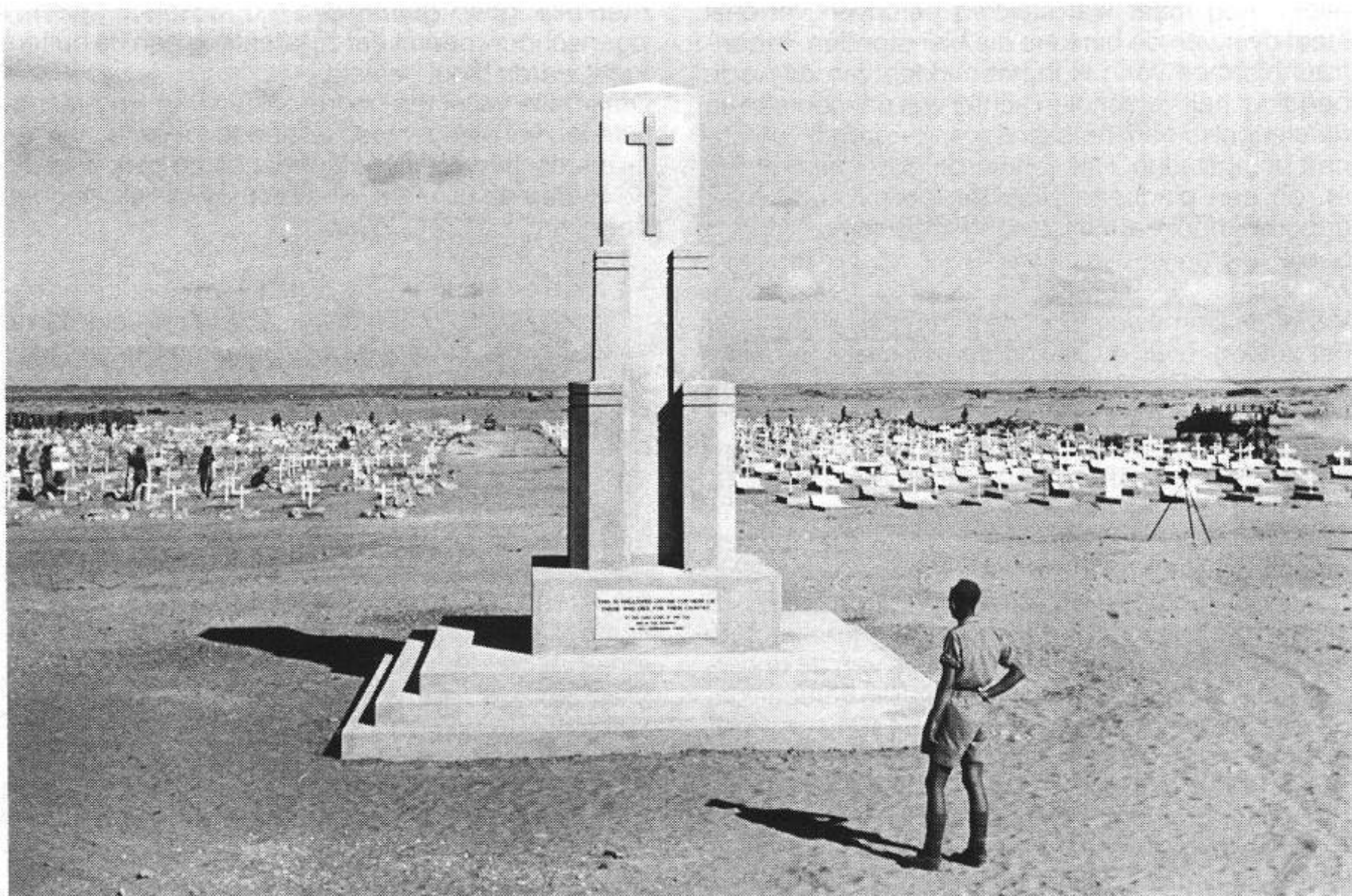
De begraafplaats bij Tobroek werd door de Army Graves Registration Service tijdens het beleg ingericht op een hoogvalkte, 8 km landinwaarts, langs de weg naar Egypte. Na de oorlog werd het kerkhof overgedragen



aan de Imperial War Graves Commission zoals het er toen bij lag. De IWGC verbeterde de landschappelijke architectuur en veranderde het in een permanent oorlogskerkhof. (IWM/CWGC)

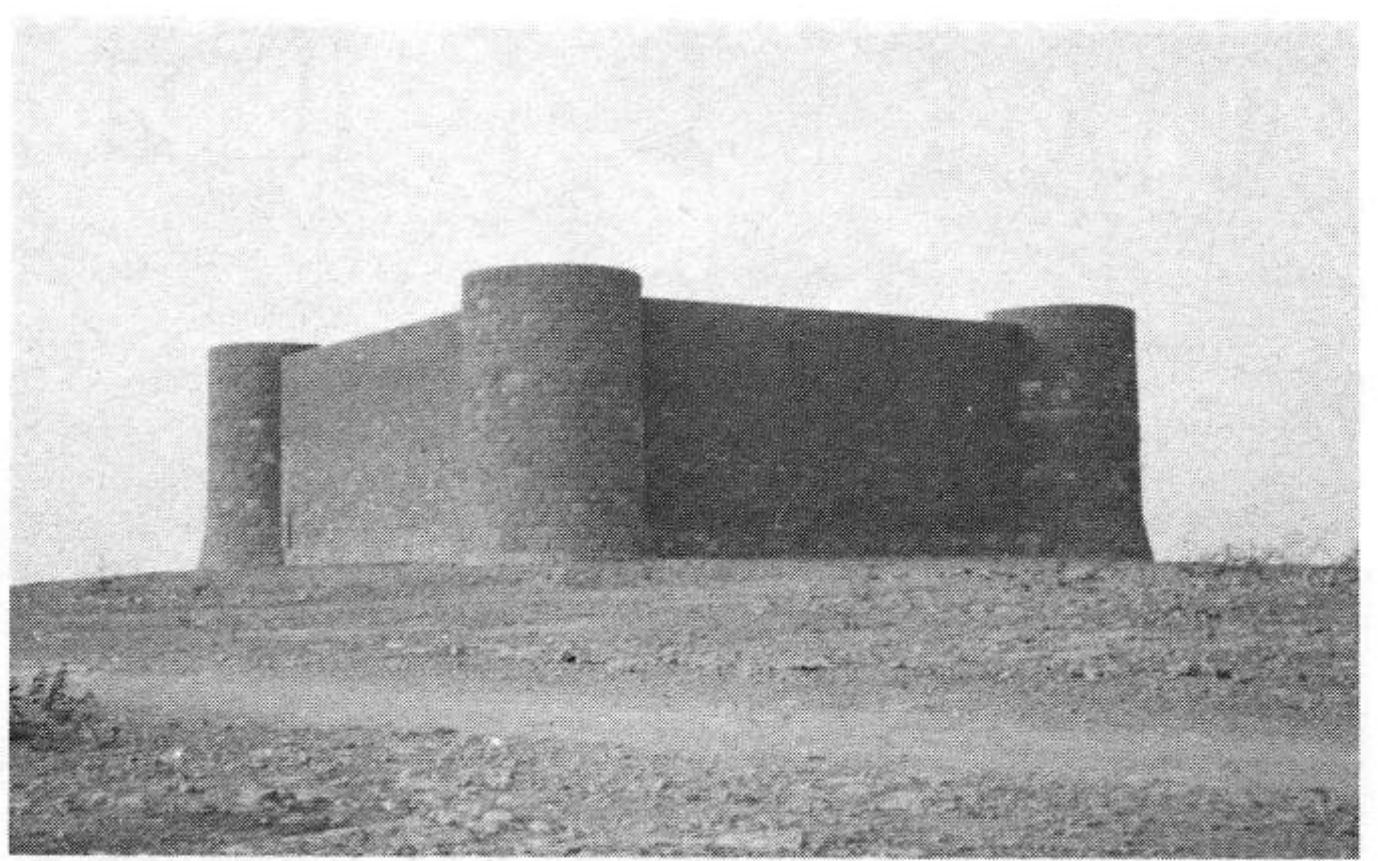
Deze mannen, die voornamelijk waren gesneuveld bij de gevechten om Bir-Hakim ten zuiden van Tobroek, werden overgebracht naar een eigen kerkhof aan de weg naar Bardia op de hoek van het kruispunt dat naar de luchtmachtbasis El Adem leidt. Het enigszins verwaarloosde terrein is omgeven door een lage muur, die eens wit was en de poort bestaat uit een booggewelf waarop tegen elke pilaar een Lotharingskruis is aangebracht. Voorbij de poort en aan het andere einde van het met graven omzoomde middenpad, bevindt zich een plaquette ter herdenking van de gevallen en een vlaggemast met ernaast twee Franse 25 mm luchtdoelkanonnen. Veel van de Franse doden die hier begraven liggen behoorden tot het Vreemde-lingenlegioen. Naast deze drie oorlogskerkhoven in de omgeving van Tobroek, ligt er ook een in Acroma, dat ik al eerder noemde - het beroemde Knightsbridge War Cemetery, genoemd naar de versterkte vesting en het verbindingscentrum van dit gebied. Hoewel het de kleinste is van de twee Engelse kerkhoven, liggen er toch meer dan 3.700 Britse, Gemenebest en geallieerde soldaten begraven en ook nog drie Joegoslavische vliegers. De Italiaanse strijders werden op last van Gaddafi verwijderd en gerepatriëerd.

Mijn rondzwervingen over de oude slagvelden vervolgend, onderzocht ik deze keer de tweede verdedigingslinie. Het gebied tussen de kust en de Dernaweg ligt vol met naast elkaar gelegerde Libische garnizoenen en is streng verboden terrein. Vanaf de weg tot aan de voet van de Solaro helling is alles wat aan de slagvelden zou kunnen herinneren uitgewist, maar aan de andere kant van de bergrug liggen de verdedigingswerken er nog steeds en vrijwel intact. De grond daar is rotsig en redelijk vlak en de Italiaanse versterkingen, netjes gebouwd vlak tegen de grond, zijn niet te zien voordat men er overheen loopt. Zij vielen, zoals op een van de plaquettes staat, onder het 233e Bataljon Vrijwilligers van het IIe en IIIe Koloniale Artillerie Legerkorps. Zij liepen zuidwaarts in een reeks van onderling verbonden betonnen bunkers en loopgraven, waarvoor bovengronds zigzag geplaatste stellingen lagen, die op een stenen borstwering leken en waren gemaakt van rotsen en klei. Het gebied lag vol met uitgedroogde Italiaanse leren uitrustingsstukken, de grijsgroene kleur nog duidelijk herkenbaar, met de inmiddels gebruikelijke onontpofte hulzen en granaten. Hier vond ik ongeveer tien Amerikaanse .45 patronen van het type dat werd gebruikt in een Thompson machinepistool, samen met een zilveren munt aan een dunne ketting met de beeltenis van koning Edward VII. Daar dichtbij ook nog een groot Italiaans koperen embleem in reliëf, zoals dit gedragen werd op de kokarde van een tropenhelm. Het embleem bestond uit twee gekruiste kanonnen, het nummer 382 en een kroon. Een stukje verderop vond ik een bunker vol



'Dit is heilige grond, want hier liggen degenen die voor hun land stierven.' Australische genisten richten op het kerkhof dit gedenkteken op om hun doden te eren. Het werd onthuld door generaal-majoor D.M. Morshead, garnizoenscommandant tijdens het beleg, op 21 oktober 1941. Na de oorlog werd het vervangen door een nieuwe obelisk van witte Alamein steen. (IWM/CWGC)





Bij wijze van contrast. De Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge koos voor een massief ossuarium van veertig meter omtrek, om er de resten in te bergen van 6.000 gesneuvelde Duitsers, afkomstig van begraafplaatsen op de slagvelden (links), of van geïsoleerde graven. Het ossuarium werd ingewijd op 26 november 1955.

met onontpofte mortiergranaten en een Italiaanse bajonet.

Ondertussen vonden we bij het graven van de pijp- lijn verschillende overblijfselen uit de oorlog, sommige ervan met een bepaald heel droevige achtergrond. Het eerste dat we vonden was een verwrongen en geroest Lee-Enfield geweer en verscheidene scherpe .303 patronen, die bij dit wapen horen. Later vonden mijn mannen een Duits vaandel en seinvlaggen, gelijk aan die welke op Britse tanks werden gebruikt. Prompt verdwenen deze in iemands verblijfplaats. Op een andere dag vonden zij de resten van menselijke benen die men weer begroef aan de rand van het mijnenveld. Later, verderop vonden zij artillerie onderdelen, .55 Boys anti-tank geweer magazijnen... nog meer onontpofte projectielen... een gescheurde tuniek...

Op de kaart die ik had stonden nog drie vestigingen aangegeven -Pilastrino, Solaro en Ariente- en een netwerk van smalle militaire wegen binnen de verdedigingslinie. Veel stukken van deze met keien geplaveide wegen bestaan nog, terwijl andere zijn geasfalteerd door de Libiërs voor eigen militair gebruik. Het netwerk is niet veel veranderd sedert de oorlog, en de toegang naar het terrein van de Italiaanse forten loopt tot op heden dan ook via de Dernaweg. Na te hebben besloten te onderzoeken of deze forten nog bestonden, volgde ik deze route en ging, na ongeveer anderhalve kilometer buiten Tobroek, rechtsaf op de hoek van het grote ziekenhuis om zo de Solaro helling te bereiken waar de verharde weg ophield. Ik ging verder over de oude weg die naar boven over de bergrug loopt. Eenmaal daar ging ik met de kaart in mijn hand opvallend op zoek naar Forte Ariente en Forte Solaro, de eerste twee langs de weg. Tot mijn teleurstelling

TOBROEK DAGBOEK

Juni 1940. De bevelhebber van de Italiaanse strijdkrachten in Libië, maarschalk Balbo, neergeschoten door eigen vuur toen hij over Tobroek vloog. Maarschalk Graziani tot zijn opvolger benoemd.

December 1940. Geallieerde strijdkrachten onder generaal Sir Richard O'Connor rukken op tijdens een groot offensief tegen de Italianen.

Januari 1941. Britse en Australische troepen trekken Tobroek binnen.

April 1941. Duitse troepen onder generaal Erwin Rommel drijven de Britten terug in oostelijke richting. De beslissing wordt genomen Tobroek te verdedigen met Australische troepen. Het beleg van het 23.000 man tellende garnizoen begint.

Juni 1941. Een poging wordt gedaan Tobroek te onttrekken door generaal Sir Archibald Wavell die later werd ontheven als opperbevelhebber in het Midden-Oosten.

Augustus 1941. De Britse marine slaagt erin 5.000 man te evacueren en 6.000 man verse troepen aan te voeren.

September 1941. Opnieuw worden 6.000 Australiërs in de perimeter vervangen en worden 2.000 ton voorraden aangevoerd.

November 1941. In Libië begint een geallieerd offensief en troepen banen zich een weg om de

achterhoede van de Duitsers te bedreigen. Bittere tankslagen leidden ertoe dat de Britten moesten terugtrekken, een terugtocht die wordt gestopt door generaal Sir Claude Auchinleck.

December 1941. Een nieuwe aanval op de Duitse strijdkrachten onder Rommel heeft tot gevolg dat Tobroek wordt ontzet.

Mei 1942. Rommel voert een verrassingsaanval uit en vordert tot bij Bir Hakim, ten zuiden van Tobroek.

Juni 1942. De Franse strijdkrachten bij Bir Hakim worden aangevallen door het Afrika Korps. Hevige tankslagen rond de wegwakeringen bij Knightsbridge ten zuiden van Tobroek, geven het gebied de naam 'the Cauldron' (de heksenketel). Duitse troepen penetreren in de perimeter en de vesting Tobroek valt, waardoor 35.000 geallieerde soldaten in krijgsgevangenschap raken.

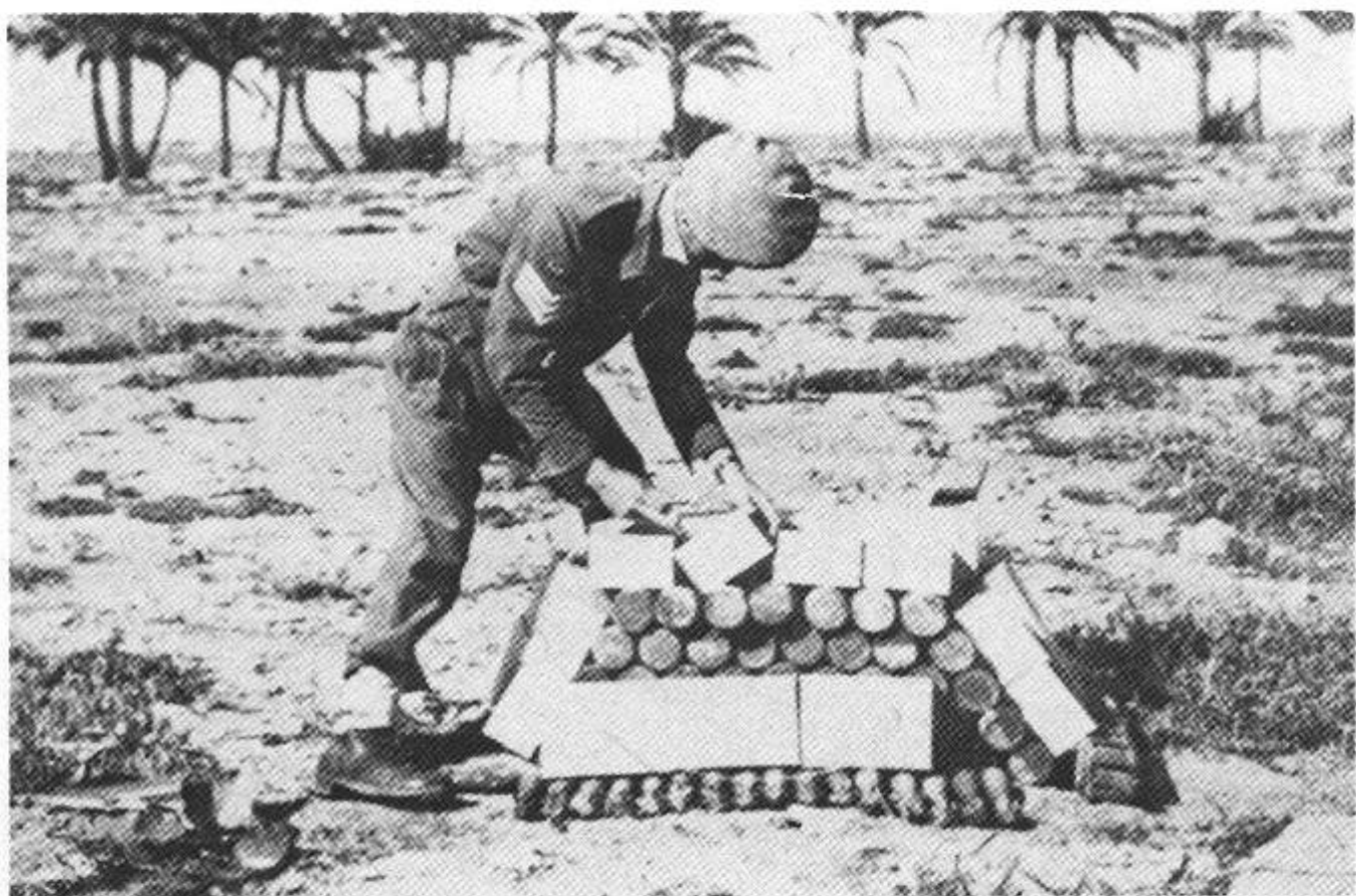
Oktober 1942. Het 8e Leger begint bij El Alamein zijn grote offensief, breekt door de Duitse linies heen en begint een opmars die de As-legers tot de terugtocht dwingen.

November 1942. Tobroek heroverd door de Britse strijdkrachten.

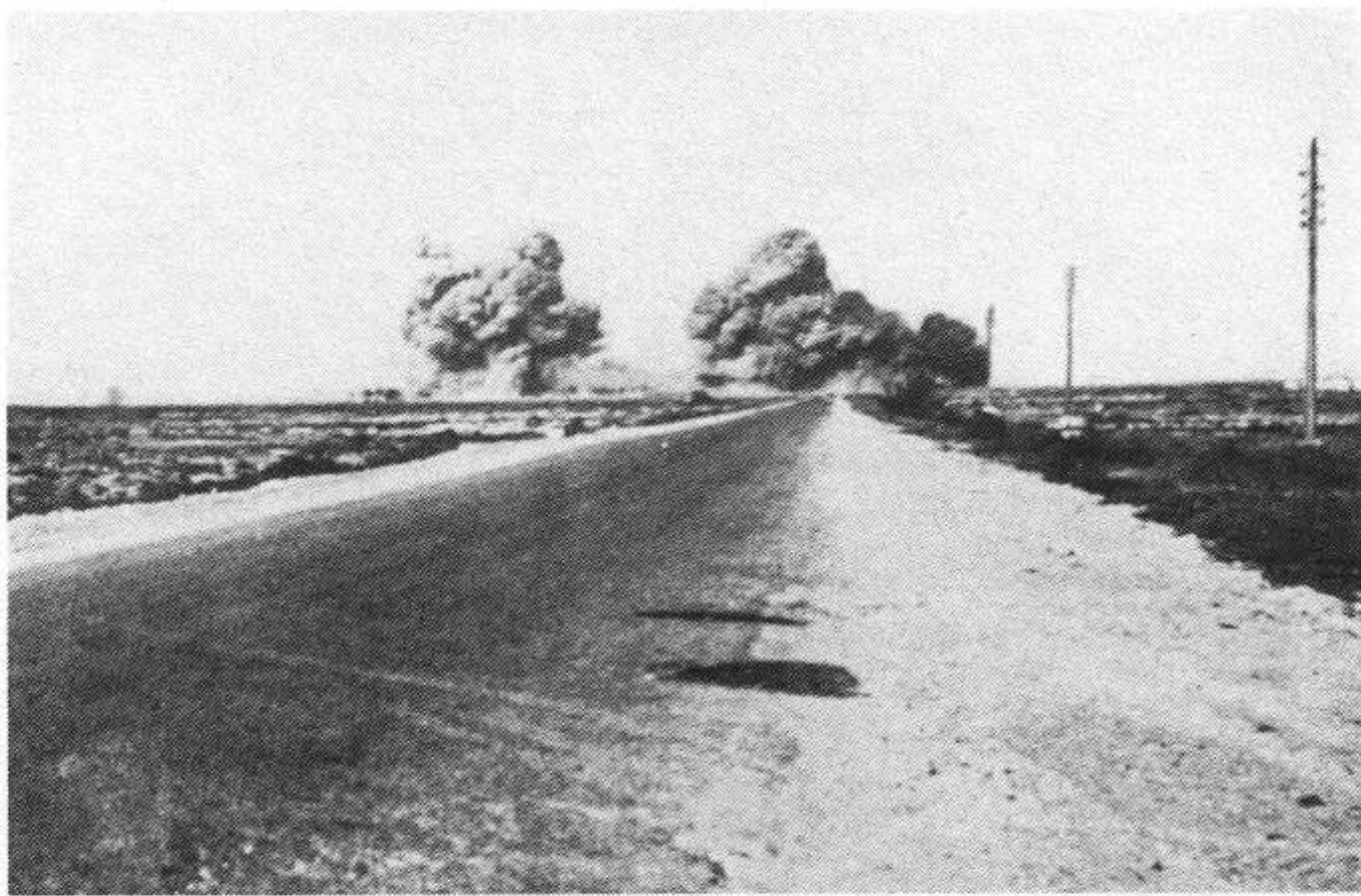
Mei 1943. De As-legers in Noord Afrika geven zich over.



Een eindeloze stroom Duitse en Italiaanse krijgsgevangenen op weg naar Tobroek nadat het eerste beleg op 9 december 1941 eindigde. (IWM)



In mei 1945, twee jaar na de bevrijding van Noord Afrika eiste het woestijn-afval van Cyrenaica nog steeds zijn tol aan doden en gewonden. Het probleem de duizenden tonnen munitie op te ruimen was enorm. De foto's



tonen een explosieven expert van het Royal Army Ordnance Corps bezig voorbereiden te treffen de hulzen en mortiergranaten te vernietigen.

was er, behalve een twee meter hoge stenen muur, met wat onleesbare Italiaanse tekens en woorden die door de Britten of door de Libiërs na de oorlog waren uitgewist, niets meer van de twee forten te vinden. Het gebied waar Forte Solaro zou moeten zijn geweest werd nu ingenomen door een militair complex en een hoge telecommunicatiemast.

Ik zette mijn tocht voort en bereikte een tweede helling, aan de voet waarvan het dorre landschap links van het pad wordt gedomineerd door een oude Italiaanse militaire post. De werkplaats en het pomphuis ervan verkeerden in vervallen staat. Binnen in het grote gebouw waren de muren versierd met Britse regimentsementen, cartoons en veel Engelse namen. Het aangrenzende gebied was bezaaid met duizenden 20 mm Italiaanse of Duitse patronen, Bren-gun magazijnen, .303 en 7.92 mm patronen, grote kraters, tot schouderhoogte, vol met Italiaanse 6.5 mm en 7.35 mm geweerpatronen in hun houders, artillerie en mortiergranaten van verschillende types en kaliber, Bangalore torpedo's, Duitse en Italiaanse jerrycans, metalen munitiekisten, vliegtuigbommen, handgranaten enz. enz. Ik ging een paar keer terug naar deze dump en na zorgvuldig zoeken en selecteren heb ik een interessante collectie opgebouwd, bestaande

uit allerlei soorten projectielen, waaronder een complete Duitse 8.8 cm pantsergranaat en een Teller mijn, die ik op mijn kantoor heb liggen. Het is een goede hulp om vergaderingen kort te houden! Over de helling en dan in zuid-westelijke richting bereikte ik een betonnen brug gebouwd door Italiaanse genisten in de stijl uit die tijd. Even verderop achter een klein monument waarop fascistische en militaire symbolen stonden, kwam ik op de plaats waar eens de vesting Pilastrino lag, het hoofdkwartier van generaal-majoor Morshead tijdens de belegering in 1941. Hoewel er alleen nog maar een hoop troep ligt en er nog maar een paar muren overeind staan is het grondplan van het fort nog steeds zichtbaar. Tegenover de hoofdingang was een oprit en een grote garage geweest. Voorbij de poort moeten de verblijfplaatsen en kantoren links en rechts rondom het binnenplein hebben gelegen, met de magazijnen waarschijnlijk aan de westelijke kant tegenover de ingang. Aan de andere kant van het plein moet een altaar en waarschijnlijk ook een vlaggestok hebben gestaan. Forte Pilastrino was het middelpunt vanwaar de militaire wegen langzaam dalend, naar El Adem, El Duda, Ras-Medawar, Knightsbridge en Acroma leidden. Behalve de gebruikelijke mortiergranaten en artillerie-projectielen en wat Italiaanse leren uitrustingsstukken die

bij de buitenste verdedigingslinie lagen, was er in het fort zelf, wonderlijk genoeg geen enkel overblijfsel te vinden.

Een rit in tegenovergestelde richting naar de zee toe, langs Wadi Auda, bleek minder teleurstellend te zijn. De Wadi lijkt meer op een vruchtbare vallei vol met in cultuur gebrachte stukken grond en overdekte met palmen en andere bomen, uitlopend in een groot wit zandstrand waar de tegenwoordige autochtone jeugd gaat picknicken en zich stiekem met drank laat vollopen. Bij de ingang staat een fort hoog bovenop een aan de oostelijke kant gelegen steile rots. Ik reed terug en bereikte de top via een nieuw stadsdeel en militaire gebouwen omgeven door hoge muren. Hiervandaan is het fort niet goed zichtbaar, daar het dak ongeveer gelijk loopt met de grond. Het stond niet aangegeven op de Italiaanse kaart die ik had, maar afgaande op de stijl moest het gebouwd zijn door het Italiaanse leger. Ik bereikte de hoofdingang die beneden aan een trap lag en de zware stalen deur, nog steeds intact, ging gemakkelijk open. Ik liep voorzichtig naar binnen en ontdekte dat de ruimte vol lag met menselijke uitwerpselen, gelukkig niet van recente datum. Het fort was nog in uitstekende staat, het dak gemaakt uit betonnen dakpannen op stalen balken was on-



Veertig jaar later ontdekte Vasko Barbic in de perimeter van Tobroek een reusachtige dump (zie ook de middenpagina's). Zichtbaar op deze foto zijn hulzen, mijnen en Bangalore torpedo's - met explosieven gevulde afvoer-

pijpen die werden gebruikt om openingen te krijgen in prikkeldraadversperringen door deze op te blazen.



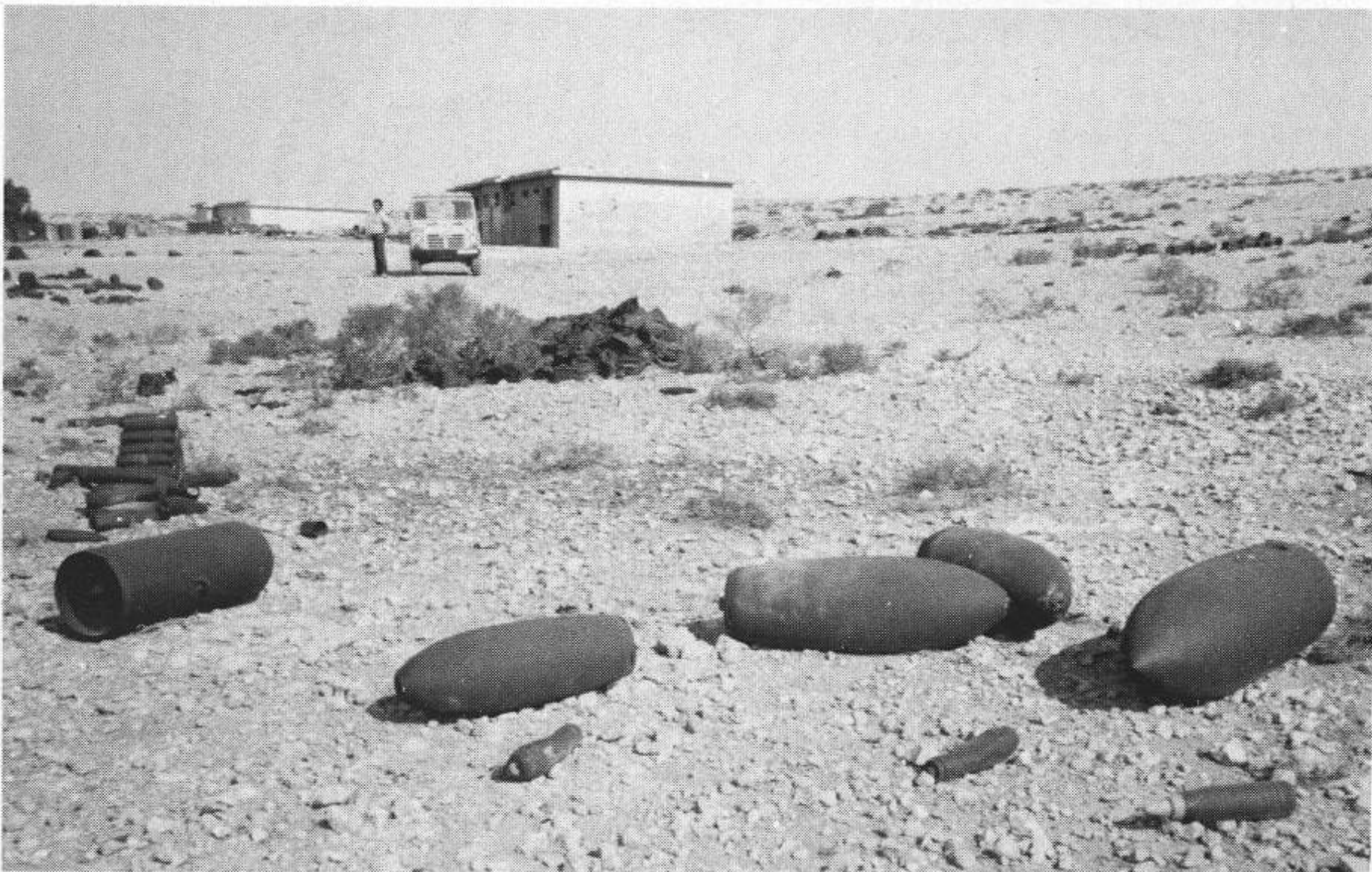
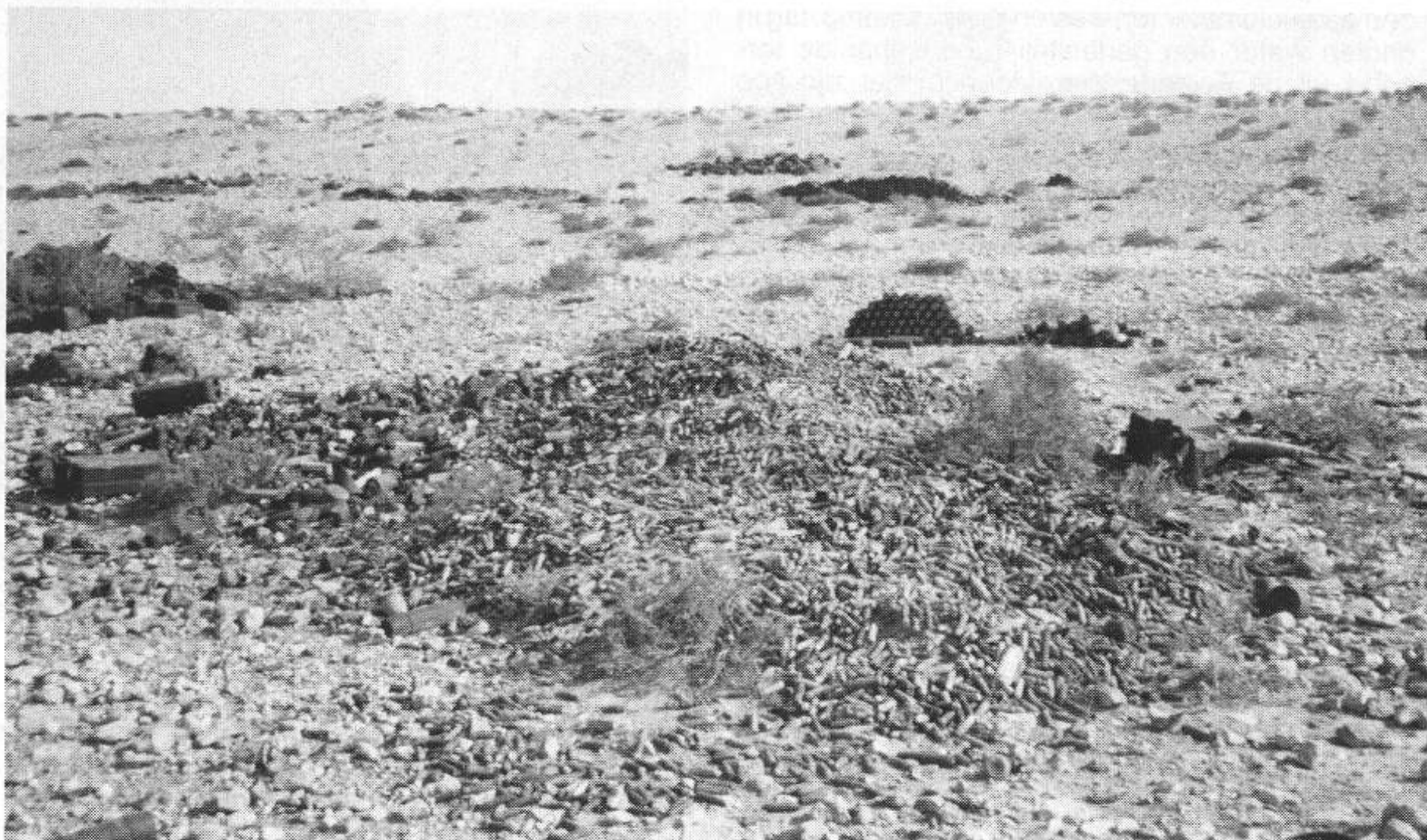
geschonden en de crèmekleurige muren zaten vol met Arabische graffiti.

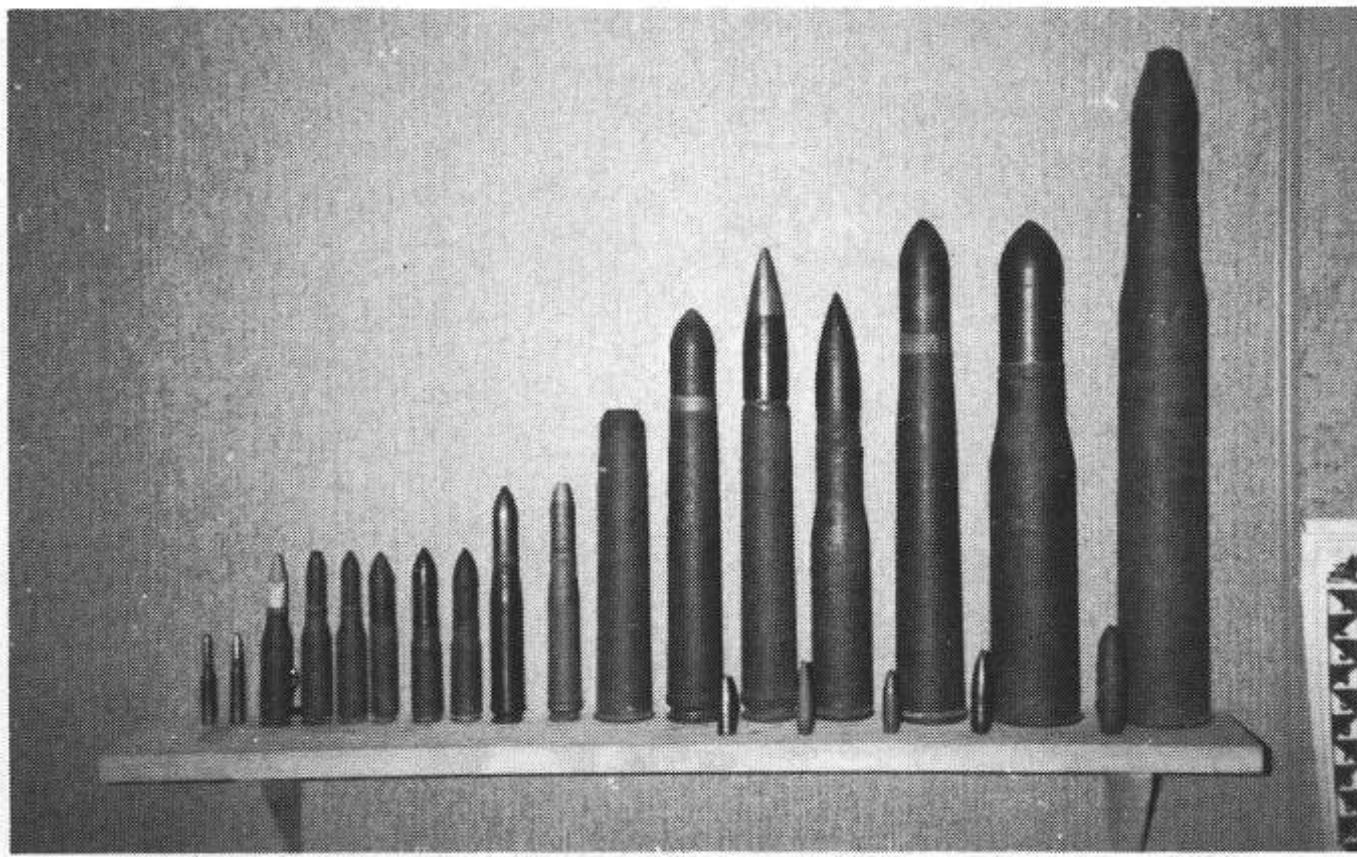
Over het algemeen verliepen mijn uitstapjes naar de slagvelden van Tobroek probleemloos en met mijn Fiat jeep kon ik overal komen, behalve een keer. Op een vrijdag ging ik zoals gewoonlijk in de morgen op pad met de bedoeling deze keer eens de weg te proberen die van Ras-Medawar naar de vesting Pilastrino loopt. Maar daar het hard begon te regenen besloot ik hier van af te zien en een kortere weg te nemen. Ik reed naar het noorden naar de schijnbare veiligheid van een vlak landschap en bemerkte toen te laat dat ik vast liep in een zee van modder. Middenin, ondanks herhaald koppelen en manoeuvreren zakte de jeep tot aan zijn assen weg. Na ongeveer een uur van vruchteloze inspanning, liet ik hem daar achter en liep naar de oude militaire weg. Ik was kletsnat en zat onder de modder, maar gelukkig stopte er in de buurt van de munitie dump een lachende Libiër die mij een lift gaf naar ons kamp. Opgelucht besloot ik mij niet meer druk te maken en er ook maar om te lachen.

Afgezien van het mijnenveld dat in een vroeg stadium werd geruimd, kon het werk langs de hele route van de pijplijn merkwaardig genoeg normaal voortgang vinden, zonder dat er oponthoud ontstond wegens de vondsten van militaire uitrusting en materieel. Maar toen, terwijl we dachten dat we er zonder kleerscheuren vanaf waren gekomen en bijna aan het eind van de werkzaamheden waren, en de beschermingsmuur rond de terminal al was opgetrokken en men bezig was de gaten te graven voor de pilaren van de hoofdboort, stootte de graafmachine op iets hard en metaalachtigs. De Italiaanse voorman, goed bekend met zo'n gebeuren en gevaar ruikend, stopte het werk onmiddellijk en kwam mij het probleem vertellen. Wij groeven het object voorzichtig met de hand uit en werden geconfronteerd met wat volgens mij een bom was van ongeveer een meter lang en een doorsnee van 25 centimeter. Ik vroeg meteen assistentie van een explosievenexpert. Een kapitein en de reeds genoemde oude onderofficier waren snel ter plaatse en zij verwijderden het projectiel met enkele van hun mannen uit de één meter diepe kuil en haalden het tot onze opluchting zonder veel moeilijkheden weg. Later, toen ik op mijn kantoor een welverdiende kop thee dronk, vertelden de officieren dat het een blindganger was, afgevuurd vanaf een groot oorlogsschip. Aan dit incident terugdenkend kan ik mij niet anders dan met verwondering afvragen hoeveel van deze bommen onopgemerkt begraven liggen onder al die tanks vol met olie en benzine!

Aan mijn verblijf van twee jaar in het gebied rondom Tobroek kwam een einde. Hoewel het mij de gelegenheid schonk gedurende de hele periode ter

Boven: Mortiergranaten. Onder: Duizenden 20 mm patronen. Geheel onder: Vliegtuigbommen en artilleriegranaten.





plekke te wonen, oude slagvelden vele malen te bezoeken, en een indruk uit de eerste hand en een duidelijk beeld te krijgen hoe het hier gedurende de oorlogsjaren moet zijn geweest, heb ik Libië toch een beetje teleurgesteld verlaten. Ik ben zeer geïnteresseerd in gepantserde gevechtsvoertuigen, maar ik heb er geen enkele gezien en ik ben er geen enkele tegengekomen. Tijdens mijn speurtochten ben ik zelfs tot Benghazi gekomen. Langs de kustroute -de Via Balbia- en ook langs de weg door de woestijn, maar alles wat ik ben tegengekomen waren wrakken van Buffalo's, Stuarts, Dingo verkenningswagens en Amerikaanse stukken luchtdoelgeschut, die alle zijn gebruikt als doelen in de woestijn tussen Derna en Barce en ten zuiden daarvan. Rondom en soms temidden van de wrakken lagen veel stukken van raketkoppen, afkomstig van de lucht-grondraketten die in de jaren zestig door Amerikaanse en Engelse staaljagers tijdens oefeningen waren afgevuurd. Dichtbij Tobroek, een paar kilometer ten westen van ons kamp, lag in ondiep water een gedeeltelijk leeggehaalde torpedo uit de Tweede Wereldoorlog met zijn kop op het strand wijzend naar de duinen erachter. Nog meer naar het westen en zo'n vijftig meter van het strand, waar ik mee naar toe was genomen door een Poolse arts, die beweerde een 'Tiger tank met een groot kanon' ontdekt te hebben, vond ik de uit de toon vallende overblijfselen van een uit Rusland stammende T-54! Klaarblijkelijk was deze achtergelaten door de Egyptenaren na de oorlog van 1977; gezien al de kabels, de fiberglas stabilisators en de lege granaathulzen, moet hij later gebruikt zijn door de Libiërs om er hun geleide raketten en terugstootloze wapens te testen en ook om uit te proberen in hoeverre de Russische pantserbekleding stand hield tegen deze wapens. Door de stringente douanebepalingen bij het verlaten van het land heb ik alleen maar, nadat ik twee jaar lang de slagvelden van Tobroek had afgezocht, een Duitse legervork van een lichte legering met de inscriptie A.W.J.R. -S.40 boven de adelaar en swastika, alsmede een doos met Engelse 'Tortoiseshell Sliced Plug' tabak, als souvenirs mee kunnen terugnemen.

Vasko legde in zijn kantoor een hele collectie aan, waaronder een Lee-Enfield die werd opgegraven bij de aanleg van de nieuwe pijpleiding. Alles moest worden achtergelaten toen hij Libië verliet.



Strikt gesproken geen overblijfselen uit WOII, maar niettemin interessant. Ongeveer 160 km ten westen van Tobroek, landinwaarts tussen Derna en Barce, zijn enkele pantsers te vinden die als doelwit hebben gediend op het oude Britse en Amerikaanse artillerie schietkamp. Boven: De resten van een M5 Stuart en onder een Buffalo.



Twee Dingo's met het hoorn embleem van een regiment jagers.



Veteraan uit een meer recente oorlog. Een Egyptische T-54 die werd achtergelaten tijdens het kort durende conflict met Libië in 1977 en die thans door de Libiërs wordt gebruikt voor het testen van wapens.



**'40~'45
TOEN & NU**

Wrakkenberg



NORMANDIE TYPHOON

In de weken en maanden die volgen op de invasie in Normandië in juni 1944, manifesteerde de geallieerde luchtsteun boven de slagvelden zich voornamelijk door op lage hoogte verwoestende luchtaanvallen uit te voeren met de Hawker Typhoon - een van de meest geduchte vliegtuigen. De Duitse gemechaniseerde eenheden ontwikkelden een groot respect voor dit toestel, dat grensde aan angst, als

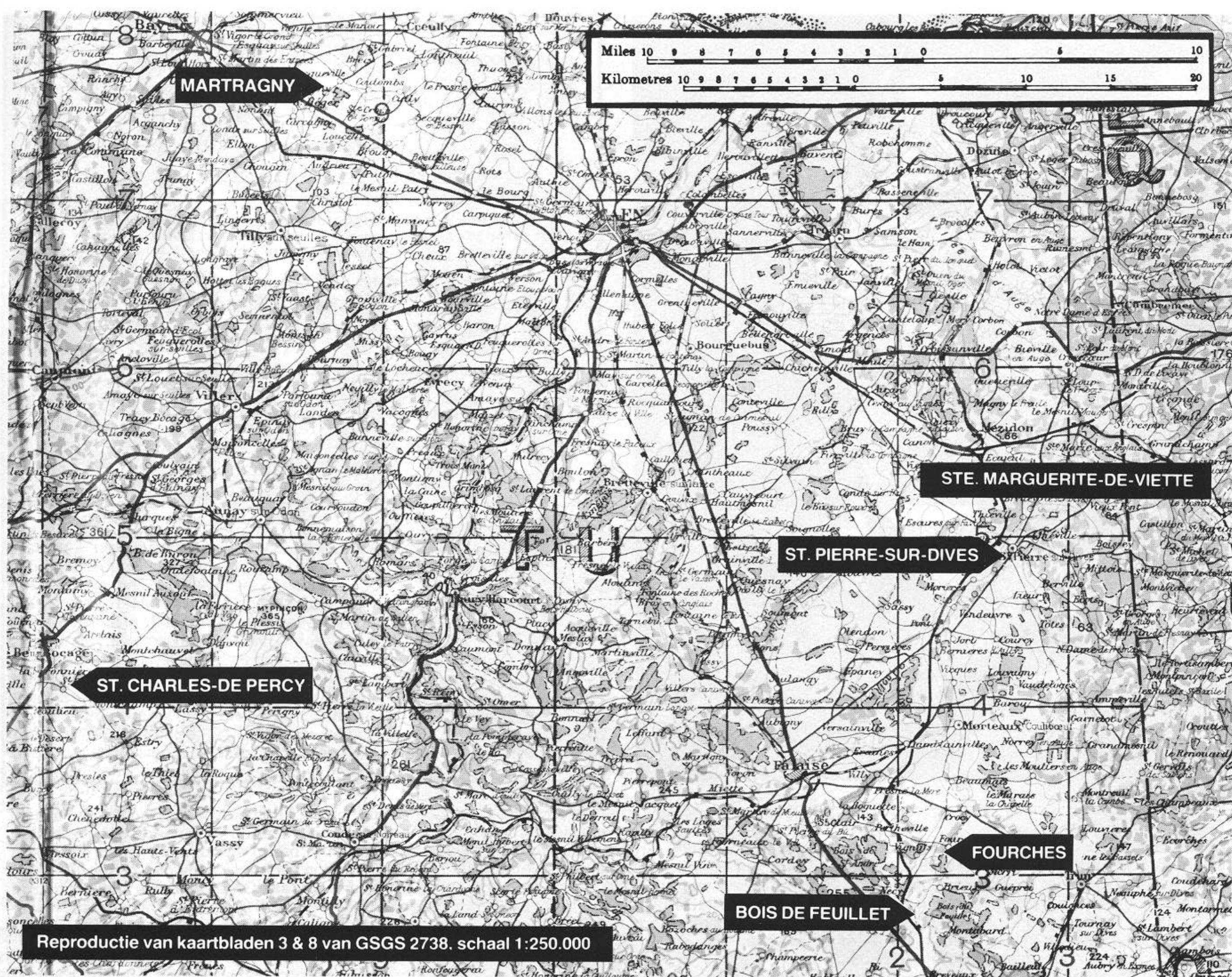
de gevreesde 'Jabos' in zicht kwamen en de met steile taluds omzoomde weggetjes van Normandië veranderden in een bloedig slagveld. Het Falaise gebied werd in het bijzonder uitgepikt als speciaal doelwit toen het Duitse Zevende Leger en het Vijfde Panzer Leger zich inspanden te ontkomen aan de omsingeling van Britten, Canadezen en Polen in het noorden en Amerikanen in het zuiden. Vanaf de

eerste dagen van de 'Slag om de Falaise Pocket' was de verwoestende kracht van de Typhoon van onschatbaar belang voor de Geallieerden. Een van de Typhoon squadrons die in die tijd daar opereerden was No. 198 Squadron gestationeerd op landingsstrip B7 in Martragny, naast de N13, 6,5 km ten zuidoosten van Bayeux. Martragny was een typisch vooruitgeschoven landingsplaats, uitgerust



Geheel boven: De landingsstrip B7 bij Martragny die tussen 14 en 26 juni 1944 op het terrein van het oude vliegveld van Bayeux werd aangelegd in de vorm van een enkele strip van 1.200 meter lengte. (IWM) *Boven:* Het werd de vooruitgeschoven basis van No. 198 Squadron van de 2e Tactische Luchtmacht. Deze foto werd genomen in juli, even voordat sergeant-majoor-vlieger Reg Thursby bij het squadron werd geplaatst. Staande v.l.n.r.: sm-vl Sibbald, tlnt-vl Sellman, elnt-vl Gledlow (squadron-meca-

no), elnt-vl Hardy, DFC (Can.), lnt Brisdoux (Fr.), kap-vl Pye, kap-vl Sweeting, DFC, maj-vl Ezanno, DFC (Fr.), kap-vl Kirsch (Can.), maj-vl Ridler, kap-vl MacLennan, elnt-vl Lumsdon (NZ), kap-vl Edgar (squadron-arts) en de adjudant. Zittend op de vleugels v.l.n.r.: sm-vl Couson, tlnt-vl Morley, tlnt-vl Linter, kap-vl Sheppard, sm-vl Bryant, adj Pointz, sm-vl Madgett, sgt White. Zittend op de motor: tlnt Hallett en sgt Ford.



met slechts de meest noodzakelijke faciliteiten. Op 9 augustus werd het squadron aangewezen een gewapende verkenningvlucht uit te voeren boven het Falaise gebied; in feite werd deze operatie aangeduid als een ondersteunende patrouille ten behoeve van het leger. Aangevoerd door de Franse bevelvoerende officier, majoor-vlieger Paul Ezanno, steeg het squadron om 18.15 uur op om een aanval uit te voeren op troepen- en tankconcentraties in

het Bois de Feuillet zuidelijk van de Falaise-Trun weg. Het begon donker te worden en het zicht was zeer slecht. Om 18.30 uur werd door 'Green Section' een aanval uitgevoerd op een geschutstelling bij het nabijgelegen Fourches, aangevoerd door kapitein-vlieger Denis Sweeting. Tijdens de aanval meldde zijn nummer vier, sergeant-majoor-vlieger Reginald Thursby via de radio dat zijn Typhoon was geraakt en in de brand stond, maar dat hij dacht dat

hij nog wel naar de bases kon terugkeren. Er werd hem een koers opgegeven naar de Britse linies en men zag hem het gebied verlaten met een rokend vliegtuig. Een paar minuten later, werd hij weer gehoord over de radio waarbij hij vroeg om een peiling van de B7 en rapporteerde: 'Ik verlies hoogte'. Dertig seconden later kwam het laatste bericht: 'Ik spring eruit'. In het gehucht Sainte-Marguerite-de-Viette, drie



Operatie logboek van het 198e Squadron van 9 augustus 1944: 'Acht vliegtuigen opgestegen om 18.15 voor een gewapende verkenning van het Falaise-Argentan gebied. Sectie blauw: 1 maj-vl Ezanno DFC, 2 tlnt-vl

Ford, 3 elnt-vl Ransforth, 4 kap-vl Sheppard. Sectie groen: 1 kap-vl Sweeting DFC, 2 sm-vl Bryant, 3 elnt-vl Hardy, 4 sm-vl Thursby. Zicht slecht en invallende duisternis. (IWM)



kilometer van Boissy vandaan, even ten oosten van Saint-Pierre-sur-Dives, herinneren inwoners zich dat het vliegtuig laag kwam aanvliegen en rondcirkelend precies boven het Duitse luchtafweerschut terecht kwam dat stond opgesteld aan de oostelijke kant van de beboste heuvel, het Bois de Quévrue. De batterij opende het vuur op het reeds beschadigde toestel dat verscheidene malen werd geraakt. Volgens ooggetuigen klom de Typhoon een beetje en werd de cockpitkap geopend maar plotseling draaide het vliegtuig over de kop en boorde zich in de grond aan de rand van het bos. De JR256 was een van de drie Typhoons die die dag boven Normandië verloren gingen en sergeant-majoor-vlieger Thursby werd als vermist opgegeven.

Gewoonlijk stuurden de Duitse autoriteiten duidelijke telegrammen met de namen van Britse slachtoffers naar het Internationale Rode Kruis in Genève dat in 1939 een kantoor had geopend in Londen. De vooroorlogse Casualty Branch (afdeling ongevallen) van het ministerie van luchtvaart (bekend staand als S.7 Cas.) had zich snel uitgebreid (en had nu de naam P.4 Cas.) om de toegenomen werklust het hoofd te bieden. Na de terugtrekking in 1940 van de Britse strijdkrachten van het vasteland van Europa, werd de tijd tussen het verongelukken en de bekendmaking over het lot van de bemanning natuurlijk langer. Toen de luchtoperaties boven het vasteland van Europa toenamen kon de Casualty Branch het werk om alles uit te zoeken over de vermiste vliegtuigen niet meer aan en een nieuwe afdeling, de Missing Research Section (Sectie Onderzoek Vermisingen) werd in december 1941 opgericht met aan het hoofd een kapitein-vlieger die twee burgers kreeg toegewezen. Tot aan D-Day moest deze kleine sectie vanuit Londen alle gegevens onderzoeken door ieder berichtje over het lot van de bemanning te schiften en de authenticiteit ervan na te gaan. Elk vermist vliegtuig had zijn eigen dossier en hierin zat alle informatie die men uit verschillende bronnen had kunnen verzamelen: het Rode Kruis in Frankrijk, België en Nederland, geallieerde agenten, de verzetsbewegingen, ontsnapten en uitgewekenen enz., en als deze berichten betrouwbaar bleken, werd het nieuws over het lot van de bemanningen aan de naaste familie doorgegeven.

Afhankelijk van de omstandigheden die ertoe leidden dat het vliegtuig niet terugkeerde van zijn opdracht, werden de vermiste bemanningen opgegeven als 'Vermist', 'Vermist, mogelijk omgekomen' of 'Vermist, mogelijk krijgsgevangen', en de fami-

Operatie logboek: Aanvallen uitgevoerd met kanonvuur op MET militaire doelen ten Z. van Falaise, en in hetzelfde gebied een geschutstelling aangevallen met raketten en volgens opgave buiten gevecht gesteld. Groen 4 riep om dat hij was geraakt en in brand stond, maar eigen linies kon bereiken. Koers verstrekt voor dichtstbijzijnde punt. Squadron vervolgde aanvallen op gronddoelen en Blauw 2 werd geraakt. Lichte afweergeschut intens en accuraat. Groen 4 deelde mee dat hij zou springen. Niets meer gehoord. Blauw 2 maakte een noodlanding op B10. Rest van het squadron naar B7 teruggekeerd om 19.25. Geclaimd: 1 geschutopstelling vernietigd, 4 MET vernietigd, 2 MET beschadigd.

lieden werden overeenkomstig daarmee op de hoogte gesteld. In het geval van sergeant-majoor-vlieger Thursby rapporteerde op 10 augustus zijn commandant de bijzonderheden van zijn laatste vlucht en zei dat, hoewel de laatste boodschap van de vlieger was geweest dat hij er uit zou springen, het niet zeker was of hij terecht was gekomen in de geallieerde linies of in die van de vijand. Het gevolg was dat hij als louter vermist werd opgegeven. Door de algehele verwarring in de laatste fase van de slag om Falaise, waren de Duitsers zo in beslag genomen, dat zij geen tijd hadden om naspeuringen te doen naar neergestorte vliegtuigen. Aldus ging de strijd in Frankrijk verder zonder dat het lot van vele neergeschoten bemanningen was opgelost.

In december 1944 kreeg een eenheid van de Missing Research Service toestemming van het hoofdkwartier van de geallieerde strijdkrachten om nasporingen te doen in Frankrijk. Het team van no. 1 Section bestond uit een majoor-vlieger, zes kapitein-vliegers bestemd voor opsporingswerkzaamheden, zes chauffeurs en een administratieve medewerker. Aangenomen werd dat 69 procent van de vermiste bemanningsleden afkomstig was van de RAF, 17 procent van de Royal Canadian Air Force (RCAF), 7 procent van de Royal Australian Air Force (RAAF), 3 procent van de Royal New Zealand Air Force (RNZAF) en 4 procent van bondgenoten. Van de zes opsporingsofficieren behoorden er drie tot de RAF. Van de overige drie behoorde er een tot de Canadese, een tot de Australische en een tot de Nieuw Zeelandse luchtmacht (De Amerikanen hadden hun eigen opsporingsdienst). Allen waren vrijwilligers en waren uitgekozen wegens hun kennis van de Franse taal, terwijl alle zes opsporingsofficieren voor de oorlog zakelijk werkzaam waren geweest in Frankrijk.

De eenheid werd gestationeerd in Parijs maar vanwege de extreme winter van 1944 kon het echte onderzoek pas goed beginnen in februari 1945. Het werk waarmee No. 1 Section werd geconfronteerd werd enorm vergemakkelijkt door de opsporingswerkzaamheden die reeds waren verricht door Ma-

dame L'Herbier van het Franse Rode Kruis. Zij was lid van een afdeling die bekend stond onder de naam Amicale des Infirmières Pilotes et des Secouristes de l'Air (Vereniging van pilootverpleegsters en luchtvaart hulpverleners). Deze vrouw, die later voor haar werk onderscheiden werd met de Order of the British Empire, had in 1940 geen beschikking meer over een ambulance-vliegtuig en kreeg toestemming van de Duitsers ziekenhuizen in Frankrijk te bezoeken om inlichtingen in te winnen over leden van de Franse luchtmacht. Gaandeweg kwam zij in de gelegenheid haar activiteiten uit te breiden tot het verzamelen van gegevens over vliegtuigongelukken en graven van vermiste vliegers, inbegrepen die van de RAF, de geallieerde luchstrijdkrachten en die van de Dominions. Toen het hoofd van de Casualty Branch in november 1944 Parijs bezocht kon zij goed gedocumenteerde rapporten overleggen betreffende het lot en de begraafplaatsen van grote aantallen Britse en geallieerde vliegers, alsook een grote collectie zorgvuldig onderhouden voorwerpen en persoonlijke bezittingen.

Madame L'Herbier had in feite al enkele jaren tevoren geanticipeerd op het werk van de RAF Missing Research Service en de resultaten van haar werk waren van onschatbare waarde voor de Casualty Branch en No. 1 Section, bij hun eerste benadering van het probleem waarmee zij werden geconfronteerd.

Bij het beëindigen van de vijandelijkheden in mei 1945 werd ingezien dat indien de taak van het opsporen van alle als vermist opgegeven 42.000 bemanningsleden binnen een redelijke termijn moest worden voltooid, er een sterke uitbreiding en reorganisatie was vereist. Tijdens een conferentie op 26 juli in het Ministerie van Luchtvaart werd besloten een Missing Research en Enquiry Service op te zetten. Elke MRES eenheid zou bestaan uit 118 man personeel. No. 1 MRES zou Frankrijk en Luxemburg bestrijken; No. 2 België, Nederland, Tsjechoslowakije en de Franse Zône in Duitsland; No.3 Noorwegen, Denemarken en de Amerikaanse Zône in Duitsland en No. 4 Polen en de Britse en

Ref: 198S/901/59/P.1.

No: 198 Squadron,

Royal Air Force,

6

of British Liberation Army.

10th August, 1944.

Sir, CIRCUMSTANTIAL REPORT - 1321893 F/Sgt THURSBY, R.A. Reported Missing on 9th August, 1944.

I have the honour to refer to 123 Wing Headquarters signal T.201 dated 9th August, 1944 and to submit the following circumstantial report on the above named airman reported missing from operations

2. Eight Typhoons 1B of 198 Squadron, led by S/Ldr Y.P.E.H. Ezanno, O de G., took off from B.7. A.L.G., Martragny, France at 1815 hours on 9th August, 1944 on an ARMED RECCO south of FALAISE, F/Sgt Thursby was flying in Green Section made up of four aircraft, led by F/Lt: Sweeting B.F.C. and F/Sgt Thursby was flying as Green 4.

3. At about 1830 hours this section attacked gun positions at FOURCHES and afterwards made an attack on the BOIS DE FEUILLET in which movement of troops and tanks had been suspected. After this attack Green 4 (F/Sgt Thursby) called up on the R/T to say that he had been hit by flak and was on fire, but that he would try to put the fire out, and make for our lines. The last time he was seen he was he was climbing with a slight stream of smoke pouring from his aircraft.

4. He asked for a homing and two minutes later informed Operations on the R/T that he was going to bale out. It is uncertain whether he landed in our own lines or the enemy lines. Nothing further has been heard of F/Sgt Thursby and he has been reported 'Missing'

I have the honour to be,

Sir,

Your obedient servant,

Tranua

Squadron Leader, Commanding,
No: 198 SQUADRON, R.A.F.



Russische Zônes in Duitsland (Later in 1946 werd No. 5 MRES opgericht die zoekoperaties in Italië, de Balkan en het Middellandse Zeegebied zou gaan uitvoeren). Het succes van deze operaties was zo groot dat in 1949 al de stoffelijke resten van 22.000 man luchtmachtpersoneel waren opgespoord en die inmiddels ook op een passende wijze waren bijgezet.

Het gebied van het vliegtuigongeluk in het Bois de Quévrue werd voor het eerst bezocht door de RAF in februari 1945, waarbij de MRS rapporteerde dat de krater vol water stond (het vliegtuig was namelijk terechtgekomen in het gebied waar een bron ontspringt) en dat geen spoor van de piloot was gevonden. De identiteit van het wrak had men kunnen vaststellen door het kenteken JR256 op de vleugels en staart die boven de grond uitstaken en uit de gegevens van het squadron kwam men de naam van de piloot te weten die het toestel op zijn laatste vlucht had gevlogen. Nauwkeurige gegevens over het lot van de vlieger ontbraken. Verschillende plaatselijke ooggetuigen vertelden dat zij een parachute hadden gezien voordat het vliegtuig neerstortte en in het laatste radiocontact meldde sergeant-majoor Thursby dat hij zou gaan springen. Hoewel er een stukje van zijn uniform was gevonden was het altijd nog mogelijk dat dit was blijven haken tijdens de sprong en dat hoogstwaarschijnlijk zijn stoffelijk overschot nog ergens onopgemerkt zou liggen. Het gebied werd opnieuw be-



Een van Reg Thursby's niet afgevuurde 60 pponder raketten, gevonden op de plaats waar het toestel neerstortte, aan de rand van de Bois de Quévrue bij Sainte-Marguerite-de-Viette.



Het toegeweide team van het museum te Bayeux dat de bergingsoperatie uitvoerde. Monsieur Nichel Bonnissent, de burgemeester die het brein

was achter het project, is de derde van rechts. (Foto's welwillend ter beschikking gesteld door Jean-Pierre Benamou)

zocht door de RAF in juni 1945 maar de natte moerassige grond sloot verder onderzoek uit.

Een deel van het wrak werd voor de sloop weggehaald in 1948 en de rest die nog boven de grond uitstak werd in 1952 opgeruimd. Daarna werd dit incident nagenoeg vergeten: weer zo'n langzaam uit de herinnering verdwenen mysterie van een tijdens een actie vermiste piloot - opnieuw in de belangstelling getrokken door een toevallig gesprek veertig jaar later.

In 1984 in Saint-Pierre-sur-Dives, een naam synoniem met de laatste fase van het insluiten van de Falaise Pocket, was Marianne Gibert de uitgebreide voorbereidingen voor herdenking van de invasie aan het bespreken met de heer en mevrouw George Villette, toen de laatste opmerkte dat 'het eigenlijk een schande was zoveel tijd te besteden aan redevoeringen terwijl daarboven in het bos nog steeds een jongeman ligt die door iedereen is vergeten'. Deze opmerking wekte meteen mevrouw Gibert's belangstelling en zij werd naar de plaats gebracht waar de Typhoon was terechtgekomen, nu een kleine vijver. Verspreid over de grond lagen wat kleine stukken metaal terwijl een lanceerrails van een der onder de vleugel hangende raketten uit de grond stak. Daar George Villette en zijn vrouw ervan overtuigd waren dat de stoffelijke resten van de piloot zich daar nog steeds bevonden, was mevrouw Gibert duidelijk van mening dat er iets moest worden gedaan om de piloot, wie hij ook mocht zijn, een eervolle begrafenis te geven.

Zij nam meteen contact op met de burgemeester van Sainte-Marguerite-de-Viette (het dichtsbijzijnde dorp bij de plaats van het ongeluk), monsieur Michel Bonnissent, die aan het voorstel onmiddellijk zijn enthousiaste goedkeuring gaf. Hij nam contact op met de Britse ambassade in Parijs met het voorstel, ofwel de stoffelijke resten op te graven, ofwel een herdenkingsteken ter plaatse op te richten. Tegelijkertijd vroeg hij om de naam van de piloot en gaf hij de datum op van het ongeluk, voor zover hij zich die herinnerde. Daar Bonnissent echter het type vliegtuig niet kon opgeven en de datum niet correct was, beschikte de RAF Historical Branch in Londen niet over voldoende gegevens om het vliegtuig te identificeren. In haar antwoord hield de Britse ambassade de officiële gedragslijn aan van het Ministerie van Defensie die erop neerkwam dat alle plaatsen waarvan men wist of aannam dat er stoffelijke resten lagen, moesten worden beschouwd als gewone graven die niet verstoord mochten worden.

Dit antwoord werd met grote verbazing ontvangen door mevrouw Gibert en meneer Bonnissent en zij zagen het als onverschilligheid van de Britten met betrekking tot hun oorlogsdoden. 'Als dit het geval is,' zei Bonnissent, 'en zij hem niet willen, zal ik hem begraven op ons kerkhof in het dorp'.

Na gehoord te hebben over iemand in Tilly-sur-Seulles (ten westen van Caen) die recentelijk een vliegtuigmotor had opgegraven, nam hij contact op met deze man, monsieur Jaques Bréhin, die op zijn beurt contact opnam met monsieur Jean-Pierre Benamou, de conservator van het Herdenkingsmuseum in Bayeux, die bezig was een collectie op te bouwen van vliegtuigonderdelen om zijn museum uit te breiden. Hij besprak het geval met enige ex-RAF piloten die het museum bezochten en die hun 'morele' steun verleenden aan het plan, maar er op wezen dat zij geen recht hadden toestemming te geven voor het opgraven van de piloot.

In het Verenigd Koninkrijk beschikt het Ministerie van Defensie over richtlijnen met betrekking tot de berging van in de oorlog neergestorte vliegtuigen. Hoewel deze Code of Guidance geen rechtsgeldigheid bezit leggen sommige bepalingen betreffende het vinden van oorlogstuig en stoffelijke resten de vinder verplichting op de politie van zijn vondst op de hoogte te stellen. Het Ministerie heeft echter geen rechtsbevoegdheid wat betreft neergestorte vliegtuigen in Frankrijk of elk ander vreemd land en de Britse regering vertrouwt op de welwillendheid dat niemand de stoffelijke resten van Britse vliegtuigbemanningen opgraaft. Het onderwerp ligt zeer gevoelig en voor beide kanten zijn er wel argumenten pro aan te voeren, terwijl elke lezer wel een eigen oordeel over deze zaken zal hebben. Toch is voor de Fransen, voor wie het vinden van stoffelijke resten van militairen uit de beide wereldoorlogen een dagelijkse aangelegenheid is -de realiteit van de nasleep van een oorlog- het feit dat men weet dat er ergens een stoffelijk overschot ligt dat geen fatsoenlijke begrafenis heeft gehad, nooit een onderwerp geweest van uitvoerige onderhandelingen, zeker niet voor mevrouw Gibert.



Vroeg in de morgen van 10 september 1985, meer dan een jaar later na het eerste gesprek, begon een klein team het water uit de krater te pompen. Op een diepte van vier meter kwam de radio in zicht, gevolgd door een pantserplaat. Nog een meter dieper maakte de vondst van de parachute van de piloot duidelijk dat hij inderdaad was omgekomen in zijn vliegtuig. Het gebruik van de hydraulische graafmachine werd onmiddellijk gestaakt en twee leden van de groep begonnen aan de macabere taak de stoffelijke resten op te graven. Terwijl zij tot aan hun middel in het water stonden, konden zij slechts tastend in den blinde het grootste gedeelte van de stoffelijke resten van de piloot opgraven. Met alleen maar tien Fransen aanwezig, volgde een pauze... een minuut stilte... ter nagedachtenis aan het jonge leven dat hier werd afgebroken. Ook werden de riem, de revolver en het zuurstofmasker van de piloot gevonden. Het team ging de volgende dag terug om te proberen dieper te graven om de motor naar boven te halen. Toen het echter de natte moerassige plaats van de opgraving bereikte, merkten de teamleden dat de randen ervan waren ingestort en dat de omringende bomen naar voren waren weggegleeden. De bomen werden met touwen vastgezet en



Doreen Young bekijkt de radio-apparatuur waarmee haar verloofde zijn laatste bericht doorgaf. (Ken Rimell)

uiteindelijk werd de motor op een diepte van acht meter gevonden. Terwijl de modder op de bodem werd doorzocht op de overige resten van de piloot, stortte de opgraving plotseling in, tegelijk met een dozijn bomen.

Op 4 september werd de Britse ambassade ingelicht en luitenant-kolonel-vlieger A.P. Bell ging naar Sainte-Marguerite. Hem werd een stuk van het wrak getoond met het serienummer JR256 en terwijl men wachtte op het bericht inzake de officiële identificatie, had meneer Benamou contact gezocht met Denis Sweeting, Green Section Leader van het squadron, nadat hij een stuk papier had gevonden in de radio waarop stond '123 Wing'. Hij stelde zich ook in verbinding met Paul Ezanno die, nadat hij had gehoord dat het nummer JR256 was, meteen vaststelde: 'Dat is Reginald'.

Toen de Franse Prefect van het desbetreffende departement hoorde van de ongehoorzaamheid van een van zijn burgemeesters, was hij er bepaald niet mee ingenomen dat monsieur Bonnissent tegen de wensen van de Britse autoriteiten was ingegaan.

Ondertussen was in Engeland, toen eenmaal de identiteit van de piloot was vastgesteld, de personeelsafdeling van de RAF begonnen aan het op-



De 2.000 pk Napier Sabre motor met 24 cylinders, opgesteld in de vorm van een H. (Ken Rimell)



De Royal Air Force was voor de militaire begrafenis op het kerkhof van Saint-Charles-de-Percy vertegenwoordigd door een contingent van het RAF regiment te Wildenrath. (Ken Rimell)

sporen van de naaste familieleden. Sergeant-majoor Thursby was enig kind en zijn vader was in 1929 overleden. Het was niet bekend of zijn moeder nog leefde, en er werd alles aan gedaan -de plaatselijke politie, kiesregisters en veteranenverenigingen- om er achter te komen of er nog familieleden in leven waren. Tenslotte, na een advertentie

in de *Daily Mail*, kwam een verre neef boven water. Hoewel hij zijn verwantschap niet conform de eisen van de wet kon aantonen, bleek dat Reg Thursby's moeder was overleden zonder precies te weten wat er met haar zoon was gebeurd. Ondertussen waren de stoffelijke resten overgenomen door de Commonwealth War Graves Commis-

sion en er werden voorbereidingen getroffen voor een volledige militaire begrafenis. Heden ten dage zijn de meeste oorlogsbegraafplaatsen gesloten voor bijzettingen en de dichtsbijzijnde waar dat nog mogelijk was in het desbetreffende deel van Frankrijk was in Saint-Charles-de-Percy, in de buurt van Le Bénv Bocage langs de weg van Caen naar Vire, zo'n zestig kilometer westelijk vanwaar Reg Thursby de dood vond.

De begrafenis op 5 november werd geleid door de RAF aalmoezenier, kolonel Michael Stokes. Het contingent van het RAF Regiment dat uit Duitsland was overgevlogen, bestond uit dragers en een vuurpeleton.

Er waren ook vaandeldragers die het Franse Verzet vertegenwoordigden, alsmede een grote groep voormalige Typhoon vliegers. Het eerbetoon van No. 198 Squadron werd geleid door zijn commandant uit de oorlog, Paul Enzanno, DFC, samen met Titch Hallett, DFC, Alex Sibbald, George Sheppard en Denis Sweeting, DFC, allen tijdgenoten van Thursby. Ook aanwezig bij de begrafenis was Thursby's vroegere verloofde, Doreen Young. Doreen kende Reg sinds hun schooldagen in Londen toen hij op de West Kensington Central School zat. Later verhuisde hij echter naar de zuidkust vanwege zijn vaders gezondheid. Na diens overlijden verhuisde de familie weer naar Shepherds Bush in Londen vanwaar hij dienst nam bij de RAF. Met voldoening kan worden opgemerkt dat zowel Reg Thursby's naaste familieleden alsook zijn vroegere kameraden ingenomen waren met de berging van de JR256 en zijn piloot. Wat betreft Marianne Gibert en het echtpaar Villette, hun gevoelens waren heel simpel: het gebeurde kwam helemaal overeen met hun eigen opvattingen die zij tijdens de voorbereidingen voor de herdenking hadden geuit, dat acties meer opleveren dan woorden.

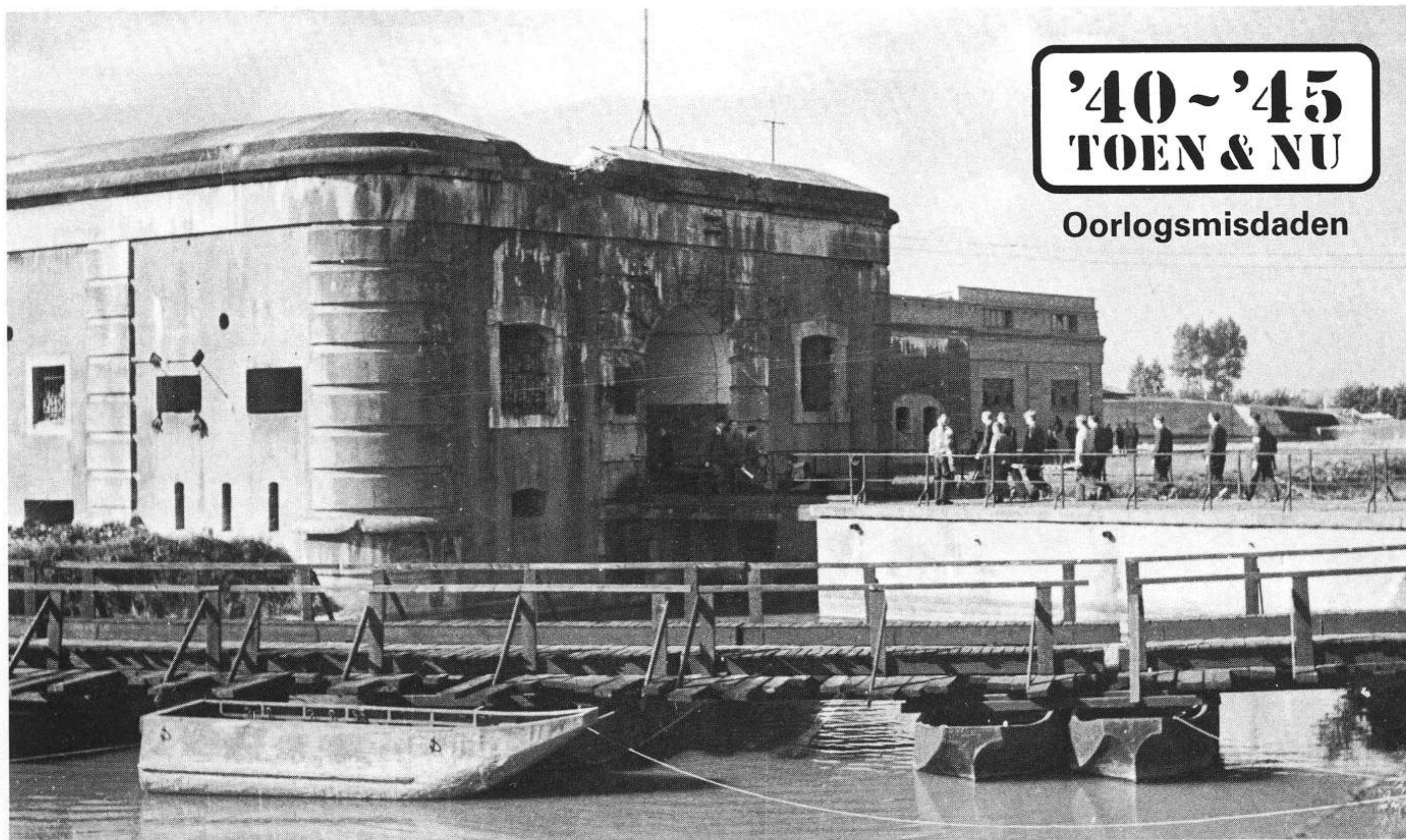


Ken Thursby diende slechts vijf weken bij het squadron. Op z'n zestiende operationele vlucht wrd hij neergeschoten. Hoewel hij veertig jaar lang als vermist stond opgegeven, liet de RAF Missing Research and Enquiry Service geen steen op de andere om te trachten de ruim 40.000 vermiste bemanningsleden op te sporen die niet terugkeerden van luchtoperaties boven Europa. In 1950 was 50% gevonden, en Thursby was de eerste vermiste RAF-vlieger sinds jaren die in Frankrijk werd gevonden. In volledig contrast hiermee is de geringe inspanning na de oorlog om de

stoffelijke resten te vinden van vermiste RAF (en Duitse) piloten in het Verenigd Koninkrijk zelf, hetgeen erin resulteerde dat verscheidene van hen in de afgelopen jaren werden gevonden door particulieren, dat weer tot verhitte discussies leidde. Boven: Ken Rimell organiseerde een reünie van Reg Thursby's voormalige collega's uit z'n squadron die in een formatie lichte vliegtuigen naar Frankrijk vlogen om de laatste eer te betuigen. V.l.n.r.: Ken Kneen, Tatters Tatham, Alex Sibbald, Denis Sweeting, Titch Hallett, George Sheppard, Paul Ezanno en Jos Reynolds. (Ken Rimell)







**'40~'45
TOEN & NU**

Oorlogsmisdaden

De hoofdingang van Fort Breendonk dat werd gebouwd van 1906 tot 1914. In de Tweede Wereldoorlog, tijdens de donkere jaren van de Nazi bezetting van België, werd het een bastion van de Gestapo. De foto's uit het verleden die wij hebben gebruikt, werden genomen door sergeant Hardy, twee

weken na de bevrijding der gevangenen op 4 september 1944. De foto toont van collaboratie verdachte Belgen die worden vastgehouden in afwachting van hun proces. (IWM)

HET BERUCHE FORT BREENDONK

De meest beruchte plaats gedurende de Nazi-bezetting van België was ongetwijfeld Fort Breendonk dat in het begin van deze eeuw werd gebouwd, en het zuidelijkste van de Antwerpse verdedigingswerken was. Het fort, dat gunstig was gelegen bij een kruispunt van belangrijke wegen, werd in 1940 door de Duitsers in gebruik genomen als opvangcentrum (Auffangslager) vanwaar burgergevangenen waarschijnlijk naar elders zouden worden gezonden. Het werd al spoedig een bastion van de

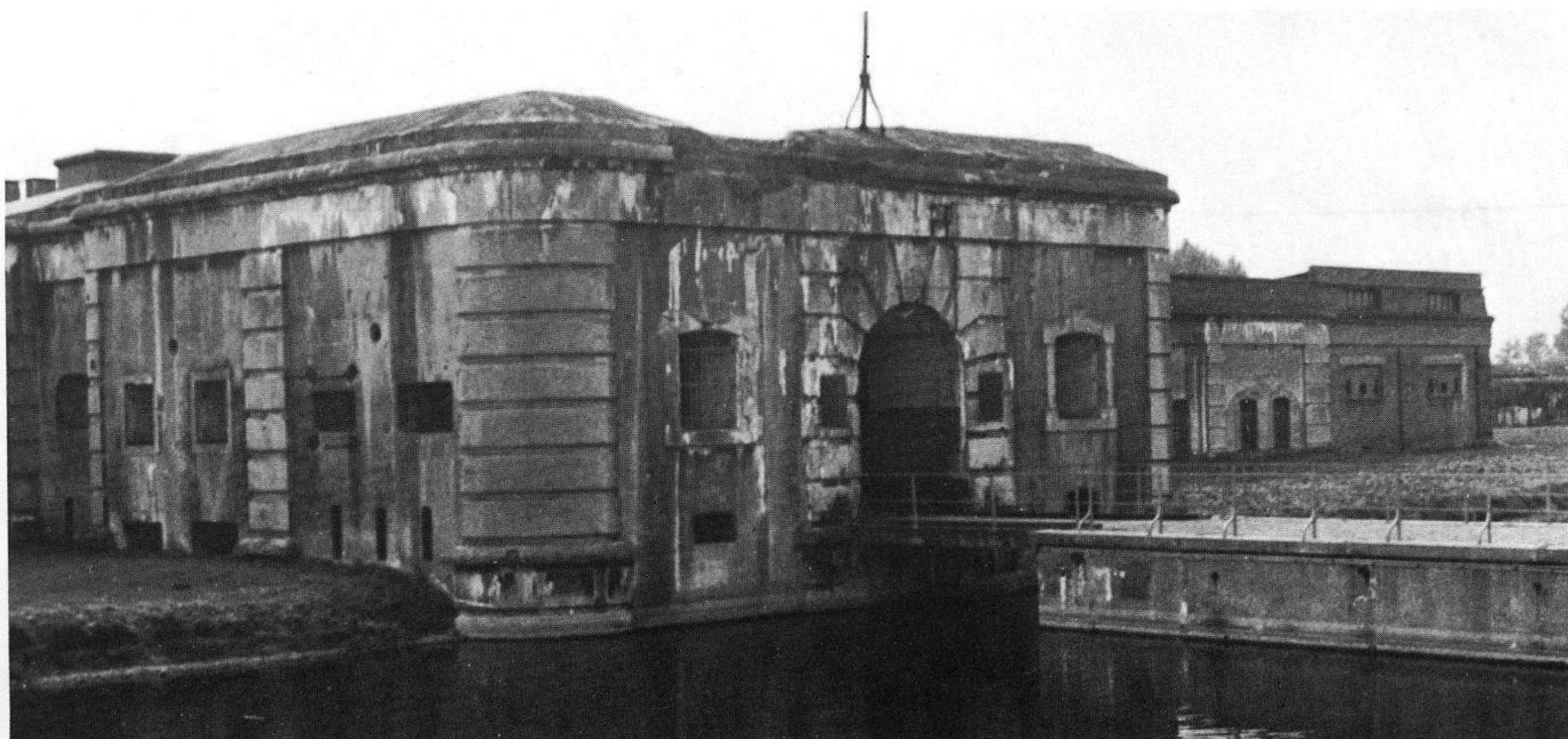
Gestapo in het bezette België, en het zou na verloop van tijd een oord der verschrikking worden met als doel het Belgische Verzet volledig te vernietigen.

Breendonk zelf was een kleine gemeente van ongeveer 3.000 inwoners, voornamelijk landbouwers. Het lag tussen de Schelde en de Rupel in de streek Klein Brabant in de provincie Antwerpen. Het woord 'Bredendonc', zoals de omgeving werd aan-

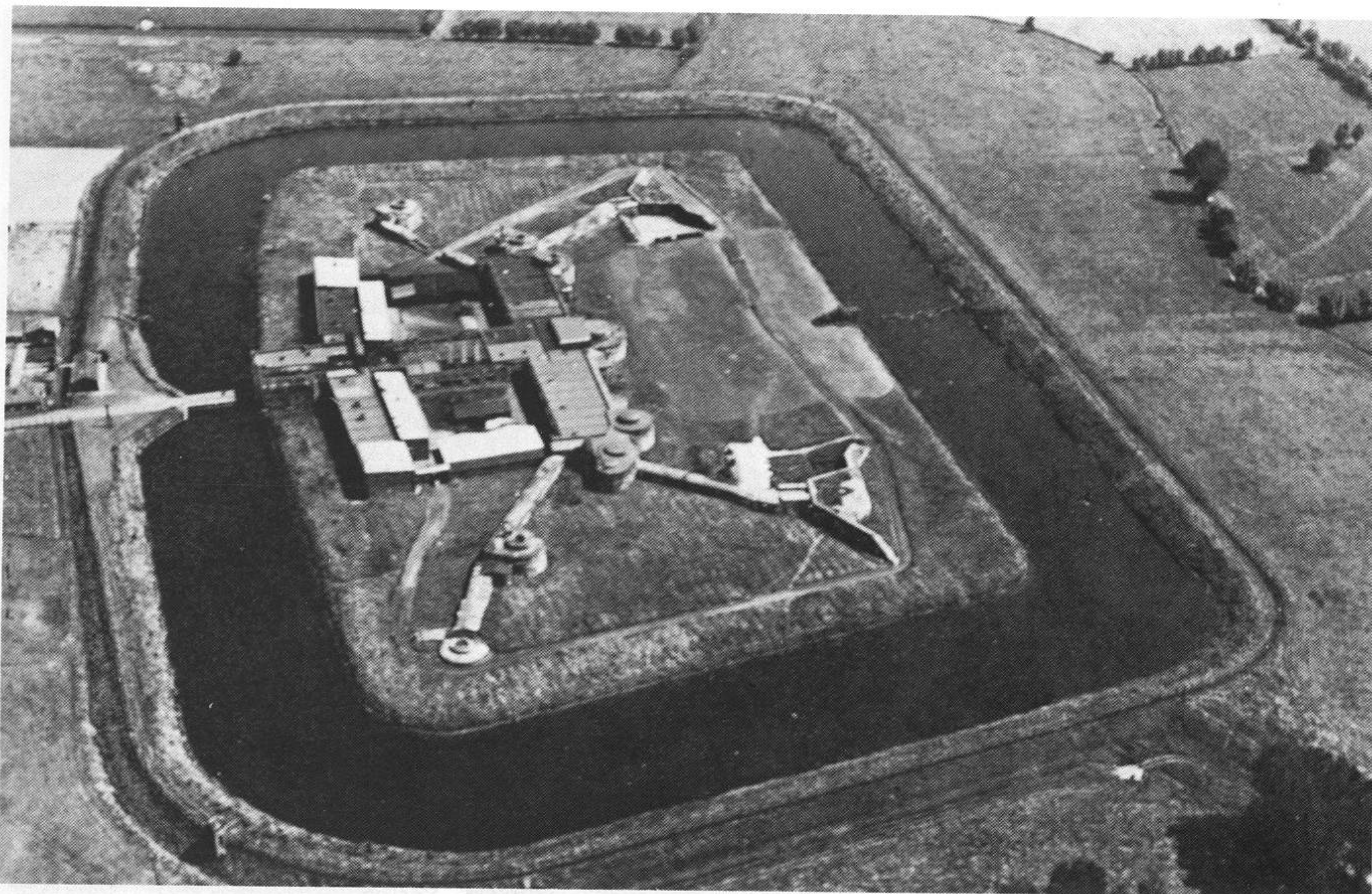
DOOR ACHIEL RELY

geduid in het begin van de dertiende eeuw, betekende toen uitgestrekt moeras.

Bij de definitieve totstandkoming van de Belgische Afscheiding van Nederland in 1839, werd in de daaraan ten grondslag liggende Overeenkomst van Londen, België voor eeuwig tot een neutrale staat verklaard. Deze neutraliteit en het Belgische



Thans is het fort een Nationaal Gedenkteken voor al die ongelukkigen die binnen de sombere muren van het fort de dood vonden.



Fort Breendonk zoals het er heden ten dage vanuit de lucht gezien bij licht. Verscheidene van de 30 geschutopstellingen zijn duidelijk zichtbaar.

grondgebied werden gegarandeerd door de vijf grote mogendheden die, buiten Nederland en België, bij het verdrag waren betrokken, te weten: Oostenrijk, Rusland, Pruisen, Frankrijk en Groot-Brittannië. Het gevolg van deze opgelegde 'eeuwigdurende neutraliteit' was dat België niet eerder dan in 1909 het principe van een nationaal leger aanvaardde. In de tussentijd hadden de landen hun vertrouwen gesteld in dode weermiddelen.

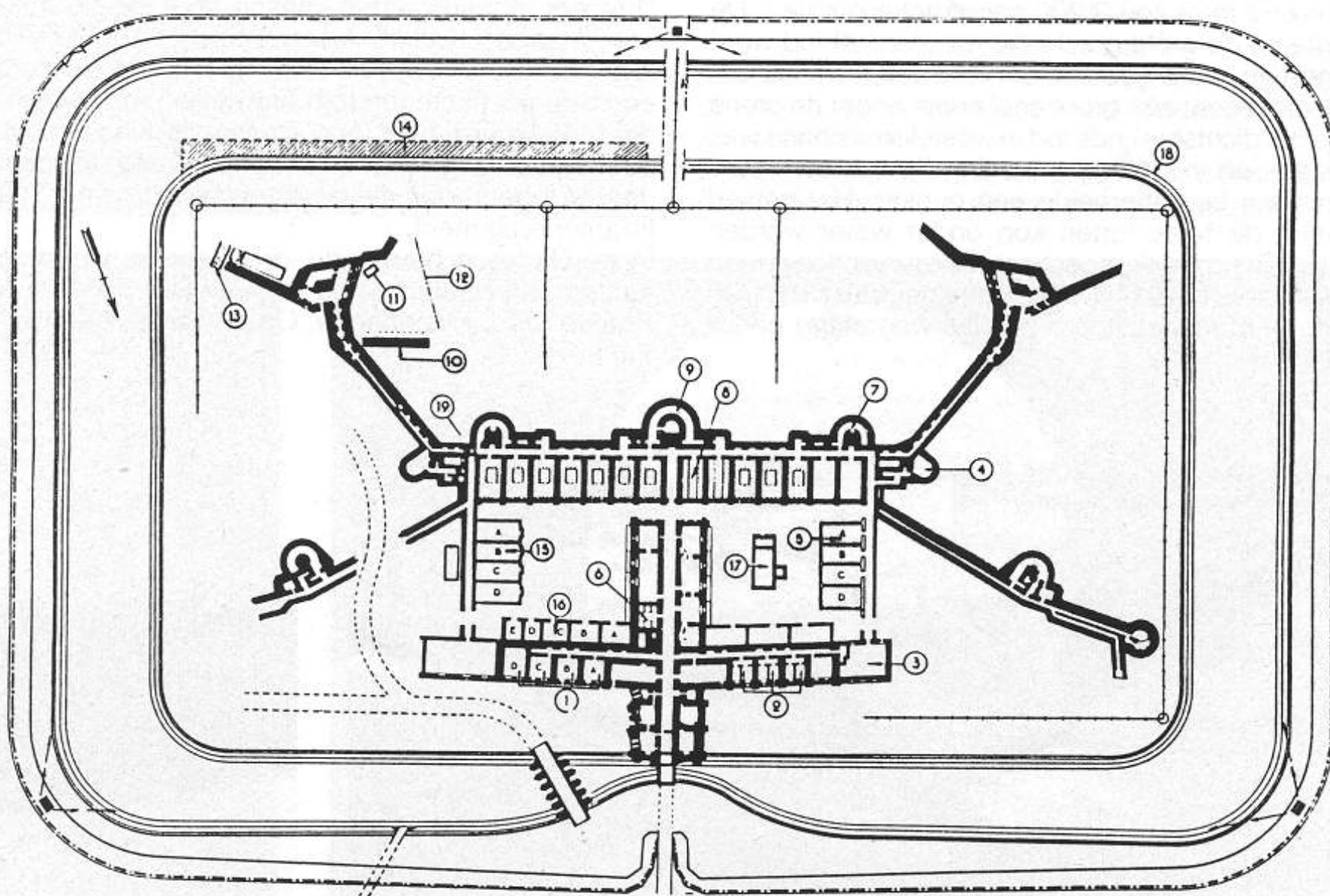
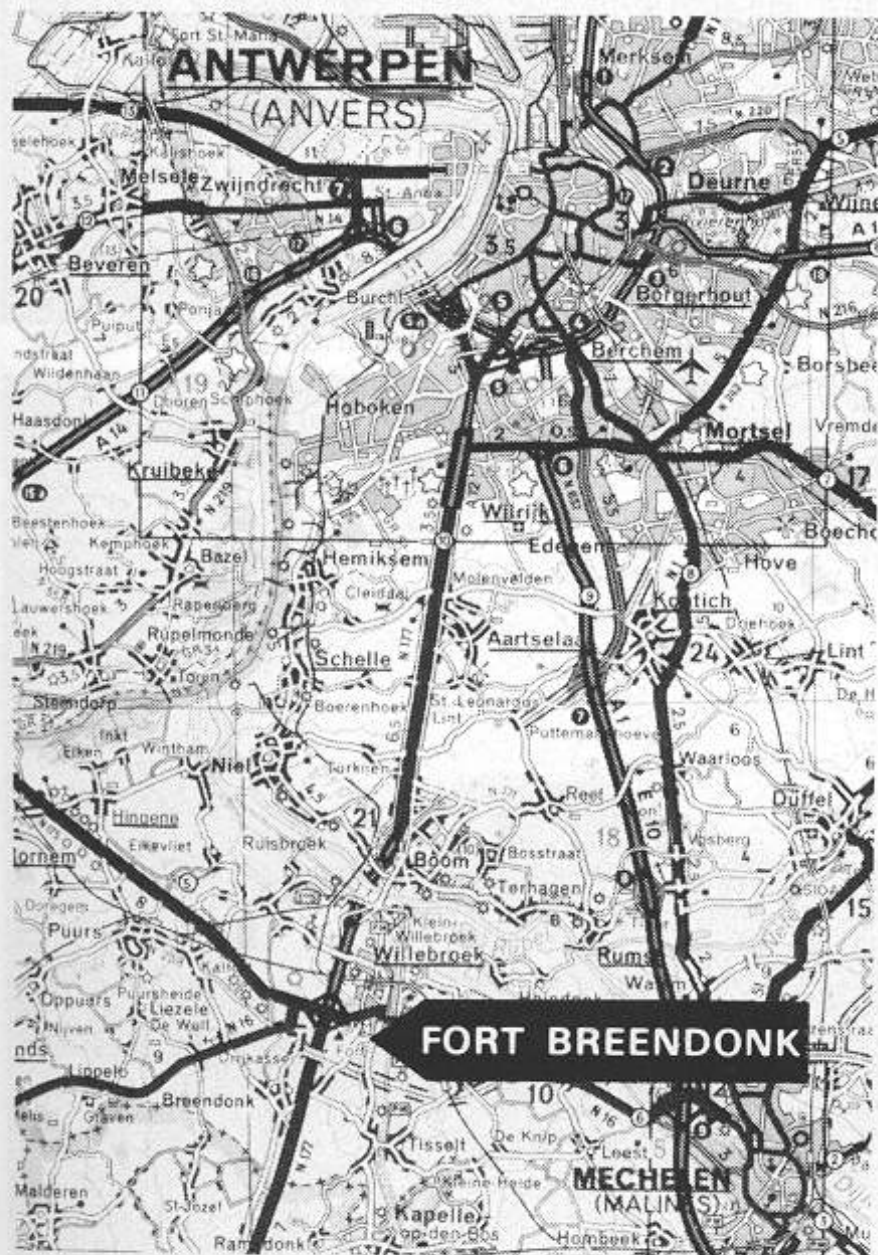
Gestimuleerd door de grote Belgische vestingbouwkundige, Henri Alexis Brialmont, kwamen drie grote met forten versterkte gebieden -Forts d'arrêts- tot stand: bij Luik (zes grote forten en zes

kleine) en Namen (vier grote en vijf kleine), terwijl bij Antwerpen een nationaal reduct werd aangelegd. De mobilisatieplannen in 1913 gingen uit van de volgende getalsterktes: een veldleger van 150.000 man, een garnizoen te Antwerpen van 90.000 man, een Luiks garnizoen van 22.500 man, een te Namen van 17.500 en reserves van 60.000 man.

Fort Breendonk maakte deel uit van de buitenste ring van forten rondom Antwerpen waarvoor de werkzaamheden in 1906 een aanvang namen. Twee van de forten, Lier en Walem, waren al eerder, in 1877, door Brialmont gebouwd. Van begin

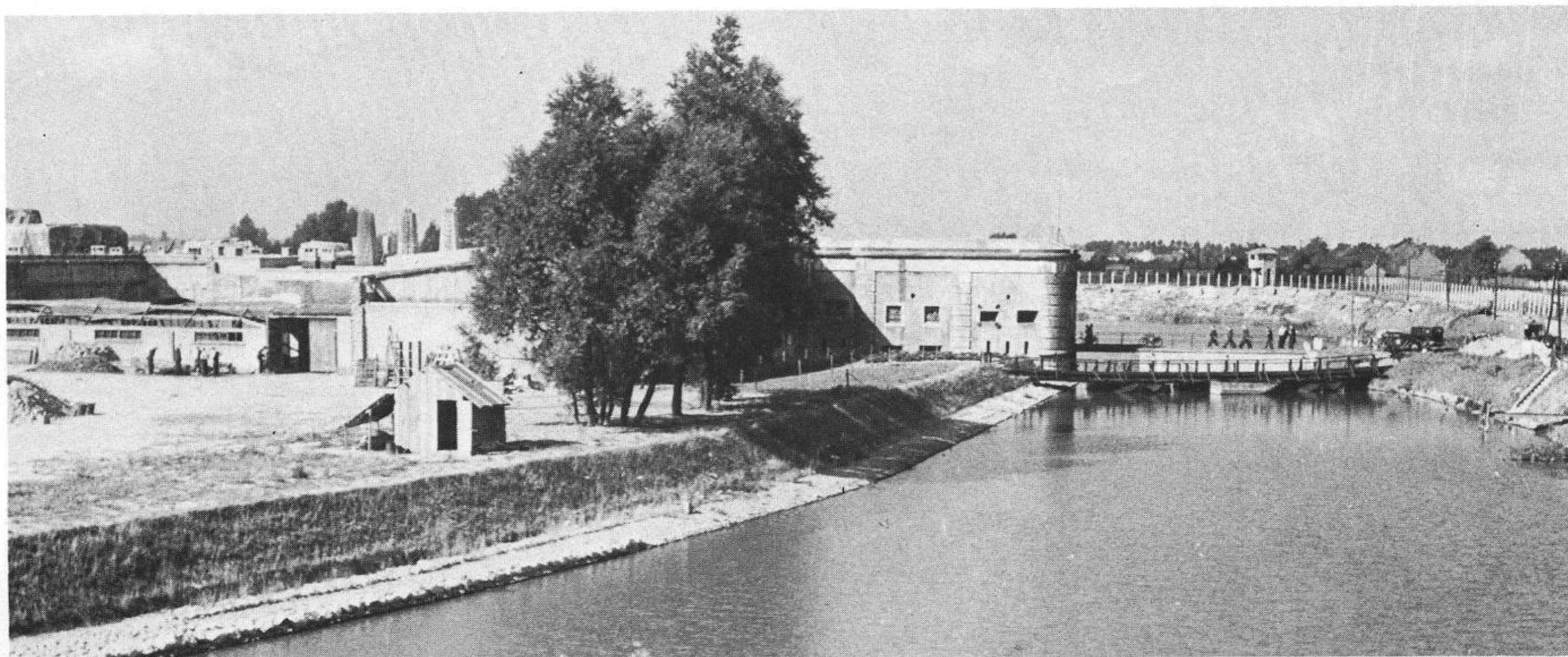
tot eind, over een lengte van bijna tien kilometer, bestonden deze verdedigingswerken uit zeventien forten en twaalf reducts en uit voorzieningen om bepaalde gebieden onder water te zetten.

Dit geheel was ongeveer twee maal zo ver gesitueerd als de halve cirkel die in de voorafgaande eeuw was gebouwd (die de binnenste verdedigingsgordel zou worden), aangezien de ontwikkelingen op artilleriegebied en de lessen getrokken uit de Japans-Russische Oorlog van 1904-1905, er op wezen dat de eerder gebouwde forten, die nog geen vijf kilometer verwijderd lagen, zich te dicht bij



Links: Het fort, dat ongeveer 19 km ten zuiden van Antwerpen ligt, werd gebouwd als onderdeel van de verdedigingslinie van de stad. (Reproductie van Michelinkaart 213, 12e druk) Rechts: Plattegrond van het fort. 1: SS burelen; 2: Verhoor ruimtes van de Gestapo; 3: Toiletten en wasruimte; 4: Martelkamer; 5: Barakken; 6: Kerkers; 7: Mortuarium; 8: Cellen; 9: Koepel;

10: Executieplaats; 11: Galgenveld; 12: Scherm om de executieplaats aan het zicht te onttrekken; 13: Levensmiddelenopslag; 14: Plaats waar verscheidene gevangenen in de gracht werden verdrinken; 15: Barakken; 16: Opslagplaatsen; 17: Drukkerij; 18: Plaats waar gevangenen levend werden verbrand.



Gezicht op de ingang van het fort vanuit een andere richting, met rechts de brug over de gracht. Uitzicht naar het noordwesten. (IWM)



Antwerpen bevonden om de stad te kunnen vrijwaren tegen vijandelijk geschut.

Fort Breendonk, met zijn 30 kanonnen (150, 120, 75 en 57 mm) zou 2.200 goudfranken kosten. De aarde uit de grote gracht die rondom het fort werd gegraven, werd gebruikt om vele gebouwen te bedekken, zodat een groot deel ervan onder de grond lag. Het dichtsbijzijnde fort in westelijke richting was Liezele, en in oostelijke richting Fort Walem, tussenin lag bij Letterheide een bunker. Het gebied tussen de twee forten kon onder water worden gezet. Breendonk moest nog worden voltooid toen de Duitsers in 1914 de Belgische neutraliteit schonden. Het fortensysteem bij Luik weerstond gedu-

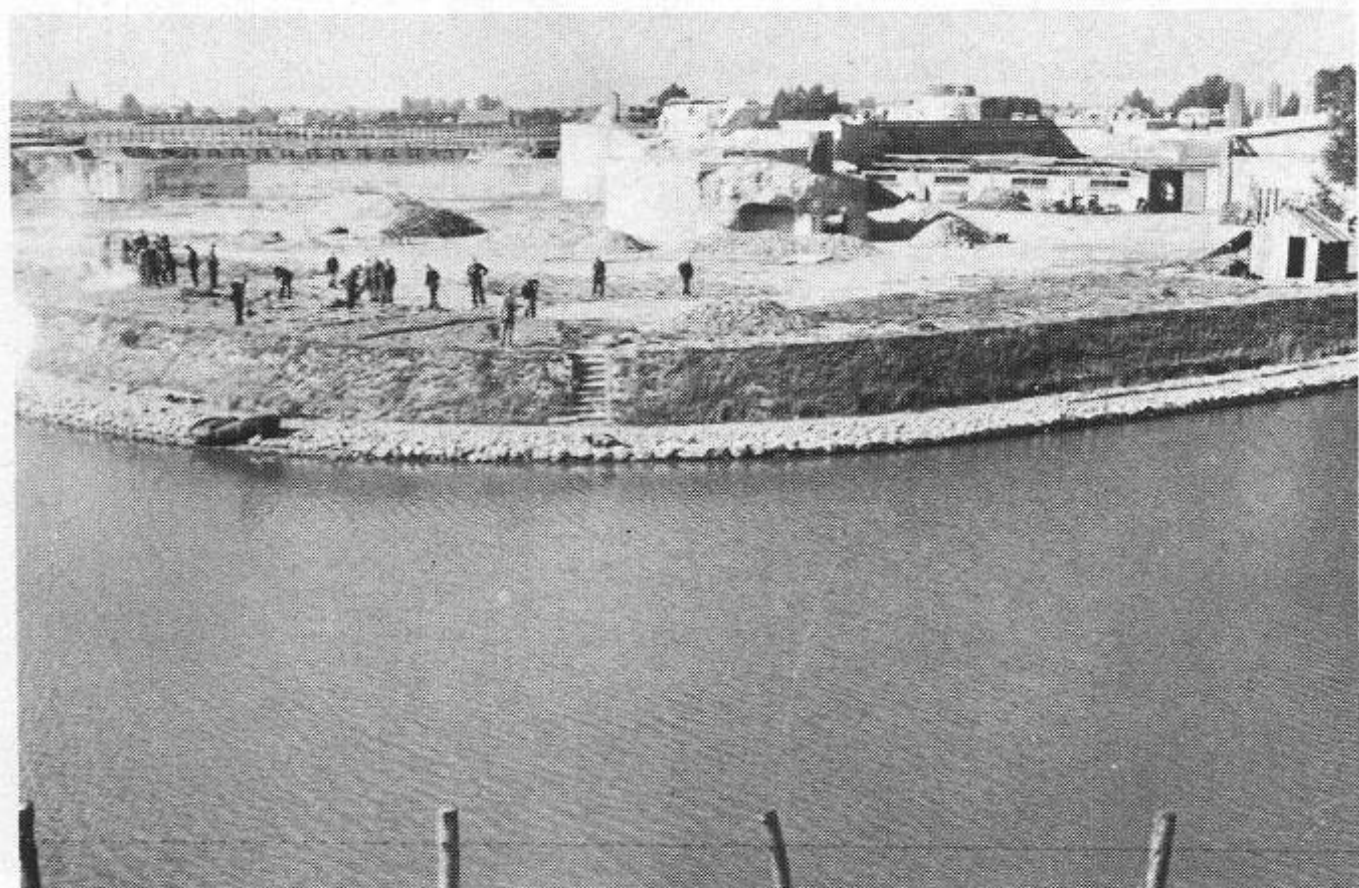
rende tien en dat bij Namen gedurende vijf dagen een artilleriebombardement. Op 20 augustus marcheerden Duitse troepen door Brussel. Terwijl de Duitsers in zuidwaartse richting door België trokken, slaagde Koning Albert erin met succes zijn leger in noordwestelijke richting terug te trekken, een terugtocht die rondom Antwerpen werd beëindigd. Belegerd door een Duitse dekkingsmacht, poogden de Belgen verscheidene uitvallen te doen, daarbij inbegrepen die bij Breendonk door het 12e Infanterieregiment.

In de Duitse achterhoede in het zuiden viel op 8 september, na een beleg van veertien dagen, het Franse fort bij Maubeuge. Op 28 september kwa-

men de buitenste verdedigingswerken van Antwerpen onder artillerievuur te liggen. Fort Breendonk ontving zijn eerste treffer op 1 oktober. Het werd vanuit de omgeving van Hombeek, ruim drie kilometer verderop, onder vuur genomen door Oostenrijkse 305 mm houwitzers die buiten het bereik lagen van de eigen kanonnen op het fort. Op de avond van de 9e oktober hadden Duitse patrouilles zich vechtend door Antwerpen een weg gebaad, echter niet voordat strijdkrachten in de achterhoede (gesteund door Britse mariniers en marine-eenheden die waren gezonden om de stad te helpen stand te houden) het leger van koning Albert in staat hadden gesteld zich in zuidwestelijke richting terug te trekken naar de IJzer, op de linkerflank van de Fransen en Britten. Het Belgische leger ging aldus deel uitmaken van de geallieerde linie die, in de daarop volgende patstelling, in de vier jaar durende loopgravenoorlog zich zou uitstrekken van de kanaalkust tot de Zwitserse grens.

Fort Breendonk gaf zich over op 9 oktober. Tijdens de Duits-Oostenrijkse aanval om zich meester te maken van Antwerpen, vielen er vanaf de 1e oktober 563 granaten op het fort. De commandant ervan, kapitein Francois Weyns, werd daarbij gedood. De kanonnen van het fort hadden tijdens het gevecht de Duitse Mariniersdivisie tegengehouden. Binnen een jaar waren de nieuwe bezetters bezig het fort te repareren en het opnieuw te bewapenen.

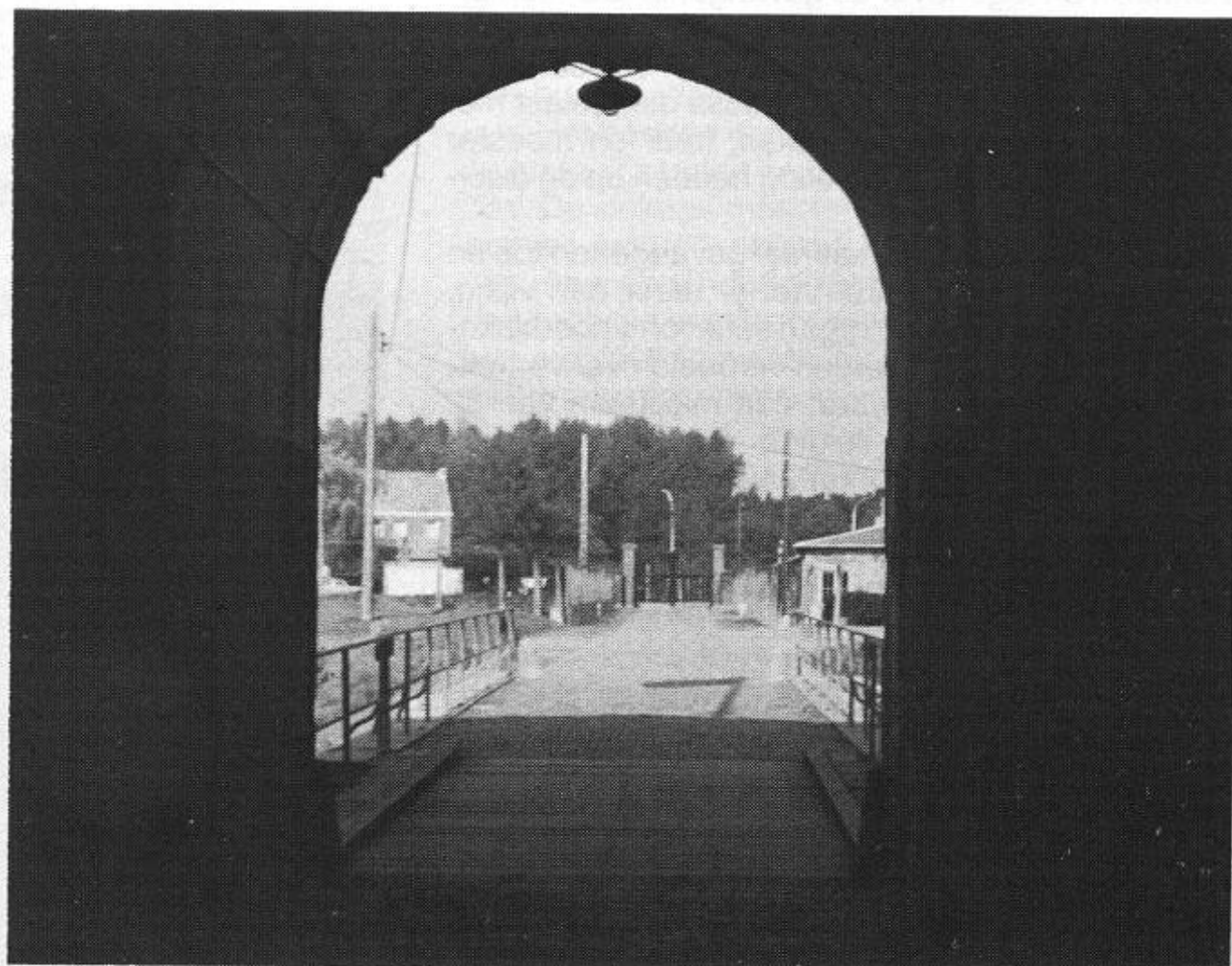
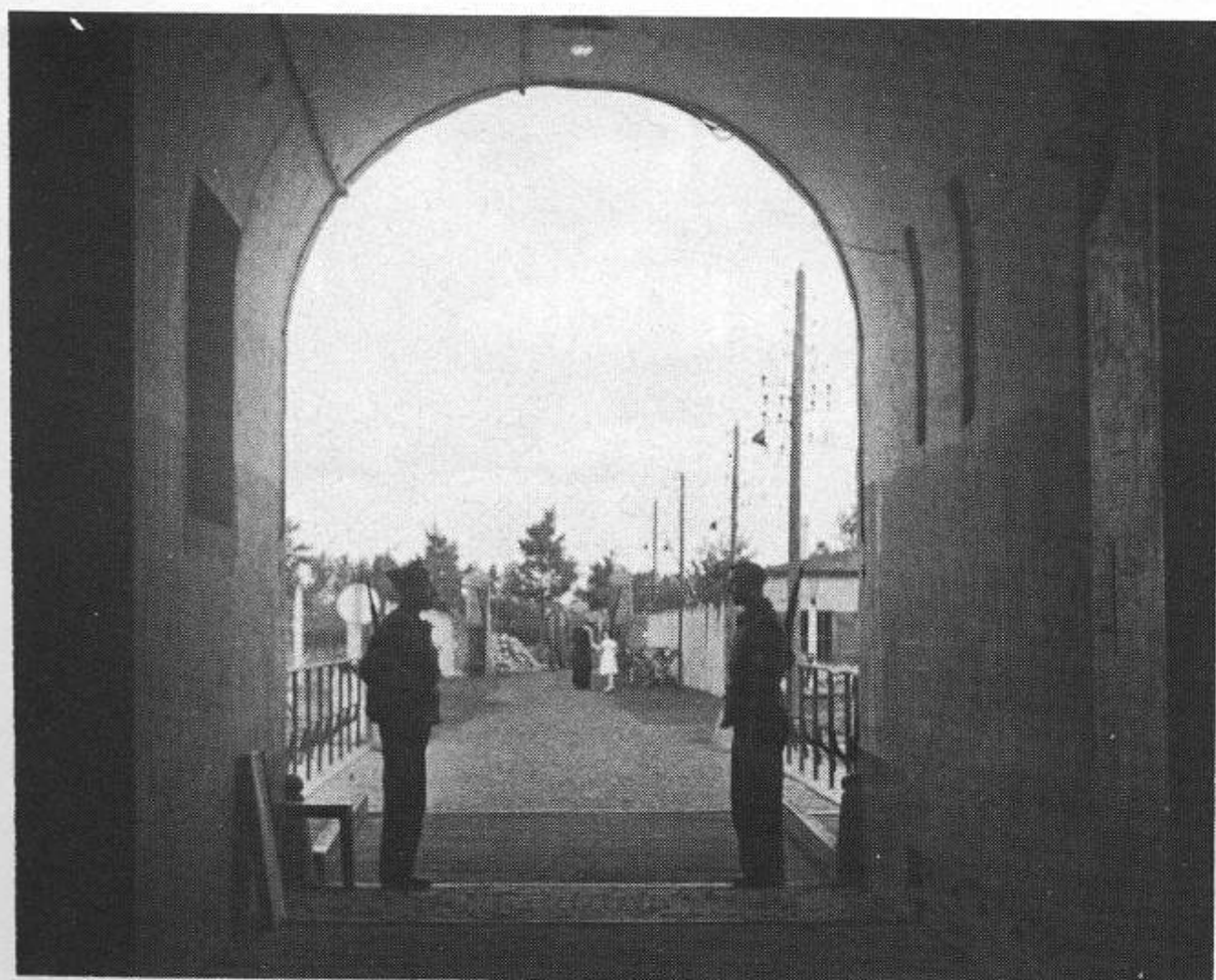
Na de Eerste Wereldoorlog was het onvermijdelijk dat, in verband met een mogelijk toekomstig conflict, de bruikbaarheid van het fort ter discussie werd gesteld. In 1938 werd Fort Breendonk geschikt gemaakt als infanteriekamp. In januari 1940 viel het besluit het fort en drie andere versterkingspunten in te richten als Algemeen Hoofdkwartier in geval van oorlog. Camouflage werd aangebracht, evenals vitale verbindingsapparatuur.



Gezicht op de noordoostelijke hoek van het fort: de aanwezigheid van de gracht maakte vluchten des te onmogelijker. (IWM)



Na exercitie moeten enkele van de Belgische gedetineerden halt houden onder de poort. (IWM)



Dit was het laatste dat menige gevangene van de buitenwereld zou hebben gezien als hij de moed had gehad achterom te kijken.

In de ochtend van de 10e mei 1940, toen de Duitsers opnieuw de Belgische neutraliteit schonden bij de invasie van de lage landen, arriveerde koning Leopold III, als opperbevelhebber van de Belgische strijdkrachten, op het fort om er zich in zijn commandopost te installeren (overigens bracht hij de nacht door op het kasteel Lippelo, enkele kilometers verder). Enkele vooruitgezonden functionarissen van de staf waren reeds op het fort. Een Britse liaison-officier nam er zijn intrek, terwijl een Franse liaison-sectie in een nabij gelegen post haar tenten opsloeg.

Het was vanuit het fort dat koning Leopold op 10 mei via de radio tot het Belgische volk sprak en drie dagen later tot zijn troepen. Terwijl de gebeurtenissen hun loop namen, werd Breendonk bezocht door de Belgische premier, de heer Pierlot, de minister van buitenlandse zaken, Paul Henri Spaak en de minister van defensie, generaal Denis. In het Fort ontving de koning de commandant van het Franse XVIe Legerkorps, generaal Fagalde, voorts generaal Giraud, bevelhebber van het Franse 7e Leger (waartoe het legerkorps behoorde) dat België binnentrok om posities in te nemen op 's konings linkerflank, generaal Lord Gort, de commandant van de Britse Expeditionaire Macht (BEF) die de rechterflank innam, generaal Corap wiens Franse 9e Leger zich eveneens naar België verplaatste samen met het Franse 1e en 2e Leger, en generaal Billotte, de bevelhebber van de Franse Legergroep A en (van 12-21 mei) coördinator van de noordelijke legers.

Vanuit het fort beval de koning zijn troepen, nadat de Duitsers de verdedigingslinie langs het Albertkanaal waren binnengedrongen, zich terug te trekken op de lijn Antwerpen-Leuven. Na de geallieerde terugtocht als gevolg van de Duitse doorbraak bij Sedan, vertrok de Belgische regering op 16 mei van Brussel naar Oostende. Rond middernacht verliet de chef van de generale staf het fort en de volgende middag werd het gehele hoofdkwartier overgebracht naar Sint-Denijs-Westrem bij Gent. Die middag trokken de Duitsers de hoofdstad binnen. Tien dagen later, nadat de Franse en Britse strijdkrachten met de Belgen waren afgesneden door de Duitse doorstoot met tanks naar Calais aan het Kanaal, en de Britten zich een doortocht vochten naar Duinkerken, verzocht koning Leopold om een wapenstilstand en op de 27e om middernacht gaf hij zich over. De Belgische regering, die toen inmiddels in Londen was gearriveerd, distancieerde zich van de beslissing van de koning. Zij verklaarden de enige wettige regering te zijn en kondigde formeel aan de oorlog te zullen voortzetten. De Nazi-bezetting van België was echter een feit. Drie maanden na het begin van de bezetting, in augustus 1940, gaf de Duitse districtscommandant in Mechelen opdracht aan de kleine gemeenschap in Breendonk het fort gereed te maken voor 200 gevangenen. Er moest worden gezorgd voor kleine banken, eetgerei, britsen, dekens en strozakken. Een van de opdrachten was dat alles uiterlijk 1 september gereed diende te zijn. De order was getekend door Rittmeister von Maercker, Kreiskommandant V.

Op 20 september ontving SS-Sturmbannführer Philip Schmitt zijn eerste groep gevangenen, in



Na de brug over de gracht en de hoofdingang te zijn gepasseerd, kwamen de gevangenen op deze binnenplaats. (IWM) Onder: Deze muren zijn, vastgehouden door de tijd, stille getuigen van het verleden.

totaal vijftien. Het uiterlijk van het fort begon spoedig te veranderen toen de gevangenen aan het werk werden gezet om een prikkeldraad omheining aan te leggen, en om daarna immense hoeveelheden grond te verplaatsen teneinde de ondergrondse gebouwen bloot te leggen. Duizenden tonnen aarde werden gebruikt om de borstweringen te verhogen en zo de plek te onttrekken aan de nieuwsgierige ogen van de buitenwereld.

Sturmbannführer Schmitt was 38 toen hij commandant werd van het fort. Hij was geboren in Bad Kissingen en een typisch voorbeeld van de Duitse jeugd; overtuigd van de superioriteit van het Nazi-regiem en een fervent bewonderaar van Hitler en daarnaast een geweldig iemand en een zwaar drinker.

Schmitt viel rechtstreeks onder Himmler's plaatsvervanger, belast met de leiding van de Gestapo in België en in Noord-Frankrijk, Standartenführer Constantin Canaris (niet te verwarren met admiraal Wilhelm Canaris). Ook stond hij rechtstreeks onder de militaire bezettingsmacht in België die onder leiding stond van de militaire gouverneur, generaal Von Falkenhausen. Laatstgenoemde kan het best worden omschreven als een monarchaal gezind landheer die weinig ophad met Hitler, met een hang naar een leven vol luxe en die zeer veel belangstelling had voor China waar hij jaren had gewoond. Schmitt werd geassisteerd door SS-Untersturmführer Arthur Prauss uit Charlottenburg, een voormalige kampbewaker in Sachsenhausen Oranienburg en dus een oude rot in het vak. Het was Prauss die de werkploeg samenstelde. Hij hield ervan de soldaat uit te hangen, op zijn fluit te blazen en te bulderen en tegenover de gevangenen een combinatie van hardheid en -in het begin- vaderlijke zorgzaamheid ten toon te spreiden. Van oktober 1940 tot augustus 1944 was het Prauss die, belast met de dagelijkse gang van zaken, heer en meester was in kwesties die betrekking hadden op de discipline.

Geleidelijk aan nam het aantal gevangenen toe en in november 1940 waren het er meer dan vijftig. Toen werd een andere organisatievorm noodzakelijk. De gevangenen werden verdeeld over vertrekken die ruimte boden aan een maximum van 32 personen die onder leiding stonden van een groepsleider of 'Zugführer'. Een van deze 'Zugführer', een Joodse Berlijner, genaamd Walter Obler, werd benoemd tot voorman of 'Obervorarbeiter', samen met een Duitse communist, Willy Giersch.

De gevangenen moesten verduren dat zij uit de maatschappij waren weggehaald en dat zij gescheiden waren van degenen die hun dierbaar waren doch, ondanks het harde werken en de Pruisische discipline, was het regiem niet ondragelijk. Zij moesten 's morgens om zes uur opstaan en acht uur per dag werken. In het begin kregen zij hetzelfde eten als gewone Belgen buiten de gevangenis, hoewel wat zij te eten kregen kennelijk beperkt was tot wat het rantsoen voorschreef. De ochtend-

en avondmaaltijd bestonden uitsluitend uit brood en wat reuzel. Als drank kregen zij een soort vocht dat was gemaakt uit een extract van geroosterde eikels. 's Middags kon iedere gevangene twee kommen soep krijgen. Op zondagen ontvingen zij een stuk vlees en wat aardappelen. Degenen die zeer goed gewerkt hadden werden beloond met extra vrije tijd en ontvingen van Schmitt een sigaret. Zaterdagmiddag hadden zij geen dienst. Dit was echter 1940: de Nazi-bezetting van België had zich nog niet laten gelden. De militaire successen op het Europese vasteland hadden het Derde Rijk in een overwinningsoes gebracht. Het gevangenkamp telde nog weinig SS-personeel: een majoor, een luitenant en een korporaal. Het georganiseerde verzet bestond in België als zodanig nog niet. Na de val van België hadden de Duitsers een vriendelijke houding aangenomen en zij waren vol lof voor de dappere verdediging die het Belgische leger had gevoerd. De eerste tekenen van ontgoocheling bij de indringers werden merkbaar tijdens de Slag om Engeland. In België begonnen de tijden te veranderen. Door burgers gepleegd verzet, langzaam aan-acties van ambtenaren, weigeringen van overheidspersonen Duitse bevelen uit te voeren en weigering van universiteiten om lijsten te overleggen van studenten voor het verrichten van gedwongen arbeid. Algemene ontevredenheid dus die de Duitsers al spoedig dwong een hardere houding aan te nemen. Razzia's voor Duitse arbeidskampen deden de stilzwijgende oppositie toenemen die op haar beurt meer niets ontziende maatregelen van de Gestapo uitlokte.

De gerechtelijke procedure van de Nazi's in België

was eenvoudig: als een artikel van het wetboek van strafrecht was overtreden, werd de beklaagde verhoord, veroordeeld en gevangen gezet of geëxecuteerd. Wanneer er onvoldoende bewijs was of gebrek aan concreet bewijsmateriaal, werden degenen die verdacht of gevaarlijk werden geacht in 'Schutzhaft' in verzekerde bewaring gesteld. Op typische totalitaire wijze echter, was opsluiting in een concentratiekamp of elders, zoals in het Aufangslager Breendonk, niet altijd het gevolg van een schuldig verklaring of een veroordeling. Sommige gevangenen bleven gedurende drie jaar op het fort, andere slechts voor een dag. Zo goed als in alle concentratiekampen in Duitsland en elders zaten gevangenen die in Breendonk hadden gezeten. De eerste massale deportatie via Breendonk geschiedde in september 1941. Dat was in de periode die volgde op de Duitse invasie van de Sovjet-Unie en zij vond plaats als een onderdeel van de Operatie 'Sonnenwende' waarbij grote aantallen Belgen van Russische origine, communisten en zelfs socialistische werden gearresteerd. Zij die bestemd waren om te worden gedeporteerd -communisten en anderen- werden gescheiden van de overige gevangenen en overgebracht naar Neuengamme bij Hamburg. Andere deportaties zouden spoedig volgen.

Het kamp-regiem was begonnen te verslechteren sinds begin 1941. De vertrekken werden verdeeld in drie secties: twee voor Joden en een voor Ariërs. Vlees en aardappelen op zondag verdwenen van het menu. Al het voedsel, met uitzondering van het brood, ging in een grote ketel, waardoor een waterige soep ontstond. De dikkere gedeelten erin bleven op de bodem liggen en hadden de belangstelling van iedere gevangene. De verdeling ervan was een belangrijk privilege van de Zugführer. Tijdens de beginperiode waren vele gevangenen zwart-handelaars; thans begonnen hoe langer hoe meer politieke gevangenen te arriveren.

In het midden van februari 1941 werd een oude Duitse Jood naar het kamp gezonden. De man leed aan astma en kon nauwelijks zijn kruiwagen voort bewegen. Op de tweede dag van zijn zware arbeid moest verrichten -17 februari- moest hij even uitrusten en ging op z'n kruiwagen zitten. Walter Obler, Zugführer en Vorarbeiter van zaal 1, greep hem in zijn kraag en sloot hem op. Bij het avondappél ontbrak er een gevangene. De eerste dode in Breendonk was gevallen. De oorlog zou nog lang duren, en vele zouden er volgen -slachtoffers van uitputting, mishandeling en ondervoeding.

Op een zaterdagmiddag -23 juni 1942- was een gevangene, genaamd Lurt, bezig een schuit, geladen met hooi, van de ene naar de andere kant van de gracht te manoeuvreren. Bovenop de middelste koepel stond een bewaker van de Wehrmacht. Het gerucht ging dat de wacht dronken was en dat hij Lurt ervan verdacht een poging te doen om te ontsnappen. Wat daar ook van zij, hij mikte en schoot de man neer. De eerste executie die had plaatsgevonden. Het stoffelijk overschot werd tentoongesteld in het midden van het binnenplein. Om tien uur 's avonds moesten alle gevangenen er in een rij langs lopen en een waarschuwing werd uitgegeven dat iedere poging tot ontvluchting op dezelfde manier zou eindigen.



In september 1941 arriveerden op het fort verscheidene Belgische SS-vrijwilligers met SD insignes op hun uniformen. Dat was een klap in het gezicht voor menige gevangen genomen oprechte vaderlander. Te worden mishandeld door de Duitsers, de vijand, was een ding, maar door zijn eigen landgenoten... Zij gedroegen zich in het begin tamelijk goed, maar al spoedig staken zij in wreedheid hun Duitse vrienden naar de kroon. Het meest berucht waren Fernand Wijss en Richard Debodt (een ex-bosker en voormalig sluiswachter), die met elkaar wedijverden in het vinden van de geraffineerdste martelingen. Een van deze bruten begroette nieuw aangekomenen met zoiets als: 'Dit is de hel en ik ben de Duivel!'. Schmitt en Prauss waren fanatici, evenals andere Duitse SS-ers. Lais en Humpert bijvoorbeeld, om er slechts twee te noemen.

Het garnizoen van Mechelen leverde Wehrmacht-soldaten om wacht te lopen. Sommigen van hen waren niet zo jong meer en niet meer zo in de ban van de Nazi-ideologie, zoals ze mogelijk ooit waren geweest. Meer dan eens keerden zij zich tegen Duitse en Belgische SS-bewakers om de gevangenen tegen excessen te beschermen met wie zij soms op vriendschappelijke voet verkeerden. De Wehrmachtbewakers stonden dingen toe die normaliter door de SS waren verboden, maar zelfs de vriendelijkste onder hen was verplicht te schreeuwen en nu en dan ruw op te treden, aangezien ook zij in de gaten werden gehouden en zij natuurlijk konden worden gestraft wegens verboderoering met de gevangenen.

De geprivilegeerde positie van een Zugführer was geen gemakkelijke omdat hij verantwoordelijk was voor orde, netheid en indeling van de werkzaamheden. Een Zugführer bezat een mate van autoriteit waardoor hij zijn kameraden kon helpen. Hij kon een goed woordje doen, bijvoorbeeld wanneer een kamergenoot naar de ziekenboeg moest. Hij trad ook op als voorman tijdens het werk en kon daarbij baantjes toewijzen op de manier zoals hij de dingen gedaan wenste te zien. Om Zugführer te kunnen zijn, moest men over sterke zenuwen beschikken, een harde instelling, maar boven alles, moest men ook een grote mate van geluk hebben. Een Zugführer had weliswaar veel macht, maar er bestond altijd het gevaar dat hij deze begerenswaardige positie zou verliezen. Een goede Zugführer was in staat om zowel met degenen die boven hem, als met degenen die onder hem stonden, goede maatjes te blijven. Het was belangrijk dat hij het vertrouwen bezat van de SS-bewakers en tegelijkertijd een manier vond om zijn medegevangenen zo inschikkelijk mogelijk te behandelen, zonder ooit zijn geduld te verliezen. Sommigen deden het in het begin erg goed, maar werden langzamerhand steeds harder en wreder omdat uiteindelijk hun zenuwen het niet langer konden verdragen. Gebroken beloften inzake invrijheidsstelling waren meestal de oorzaak van zulk gedrag. Door de onhandigheid van gevangenen, verloren zij hun geduld omdat zij verantwoordelijk waren en het risico liepen te worden gestraft of, erger nog, hun geprivilegeerde status te verliezen. Een ontslagen Zugführer werd door de gevangenen tot zondebok gemaakt voor de SS-ers, en het werd uiterst gevaarlijk met zo iemand op vriendschappelijke voet te staan. Som-



Een deel van de omheining na de bevrijding van het kamp in 1944. De bewaking geschiedt door een man uit het Belgische leger, gewapend met Kar 98K Mausergeweer. (IWM)

mige Zugführer waren echter helden die deden wat zij konden om hun kameraden te beschermen: in het omgekeerde geval zouden na de oorlog arrestatie en berechting volgen.

Een depressief makende atmosfeer verspreidde zich over de kamers. De gevangenen moesten op hun hoede zijn voor zwakkere leden van de kampbevolking, aangezien er altijd een mogelijkheid bestond dat er een verrader in de groep zat. De aanwezigheid van veroordeelde misdadigers die schuldig waren aan alles behalve patriotisme, schokte het moreel.

Om wantrouwen te zaaien werden misdadigers die door de Belgische justitie waren veroordeeld, gemengd met 'normale' gevangenen van Breendonk. In vele gevallen bezagen de misdadigers de politieke gevangenen als stomme klootzakken en zij trachtten gebruik te maken van de fanatieke haat die de SS-bewakers koesterden tegen leden van het Verzet, en tegen anti-fascisten, Joden en gijzelaars. Tegenover de harde discipline beschikten degenen met een vast Godsvertrouwen over de hoop en de vertroosting die het geloof hun schonk: voor vele andere goede vaderlanders was het evenwel voldoende zich gesteund te weten door het geloof dat hun lijden in dienst stond van een goede zaak, de uiteindelijke overwinning, waarna hun folteraars zouden moeten boeten voor hun misdaden. Een sterke constitutie was een eerste noodzaak om een kans te hebben te kunnen overleven. Op zich was dit echter niet voldoende. Immense innerlijke reserves waren van vitaal belang om de oppressie te kunnen weerstaan die kon leiden tot de uiterste wanhoop en tot zelfmoord. Iedere gevangene moest zich in het bijzijn van een

Duitser gedragen als een ondergeschikte. Als een Duitser sprak moesten de gevangenen in de houding staan. Een Duitser had het recht onvoorwaardelijke en onmiddellijke gehoorzaamheid te eisen, en iedere aarzeling werd beschouwd als rebellie. Elke gevangene werd gezien als een veroordeelde en moest daarom worden kaalgeschoren. Tijdens het werk mocht niet worden gerust, en toestemming moest worden gevraagd om het toilet te bezoeken, die niet altijd werd gegeven.

Ten behoeve van hun voornaamste taak, het verplaatsen van aarde en het blootleggen van het fort, bestond het gereedschap van de gevangenen uit versleten schoppen en pikhouwelen, kruiwagens en naderhand Decauville kipkarren - primitieve middelen die het werk onmenselijk hard maakten, in het bijzonder ook door het hoge tempo dat de bewakers eisten. De prestaties van de verschillende groepen werden dikwijls tot onderwerp van wedijver gemaakt, terwijl officieren en manschappen hierover weddenschappen afsloten. Als een Duitser de kamer binnenkwam moest iedereen onmiddellijk rechtop gaan staan en voor zijn krib de houding aannemen. Soms, voor de maaltijden, na een lange dag van hard en vuil werk, moesten de gevangenen hun handen laten inspecteren om er zeker van te zijn dat ze brandschoon waren. Voor en na het werk werd appél gehouden op de binnenplaats, waar het hele kamp gedurende het appél onberispelijk in de houding stond: iedereen die hierin tekort schoot riskeerde een pak slaag. De gevangenen mochten, met uitzondering van de noodzakelijke toiletartikelen, in het geheel geen persoonlijke bezittingen hebben. Kranten en boeken waren streng verboden.

De dag begon voor de gevangenen met het schoonmaken van hun kamers en het opmaken van hun bedden - 's zomers ving dit aan om 4.00 uur. Het bedden opmaken -Bettenbau- hield in dat de strozak zo glad en recht als een plank diende te zijn. De dekens moesten exact op de traditionele manier worden opgevouwen. Bedden opmaken was een onophoudelijke bron van frustraties, en degenen die het slecht afging, werden voortdurend hierover lastig gevallen. Sommigen die het 'Bettenbau' maar niet onder de knie konden krijgen, knapten eenvoudig af; anderen die regelmatig werden gestraft voor hun vruchteloze pogingen, kwijnden langzaam weg.

Bestrafingen geschieden maar al te dikwijls om het minste of geringste en konden op alle mogelijke manieren worden toegediend. Voorbeelden hier van zijn: gedurende een lange tijd op dezelfde plek blijven staan, gehurkt zitten met de armen gestrekt vooruit terwijl men tegelijk een pikhouweel moest vasthouden, het verrichten van zware arbeid met een rugzak om die gevuld was met zware stenen, of afwisselend hardlopen, liggen, opspringen, hardlopen enz... Redenen om te straffen werden er bij dozijnen uitgevonden. Zij die zich 's ochtends ziek meldden werden door Praus bezocht en hij besliste wie ziek was of niet.



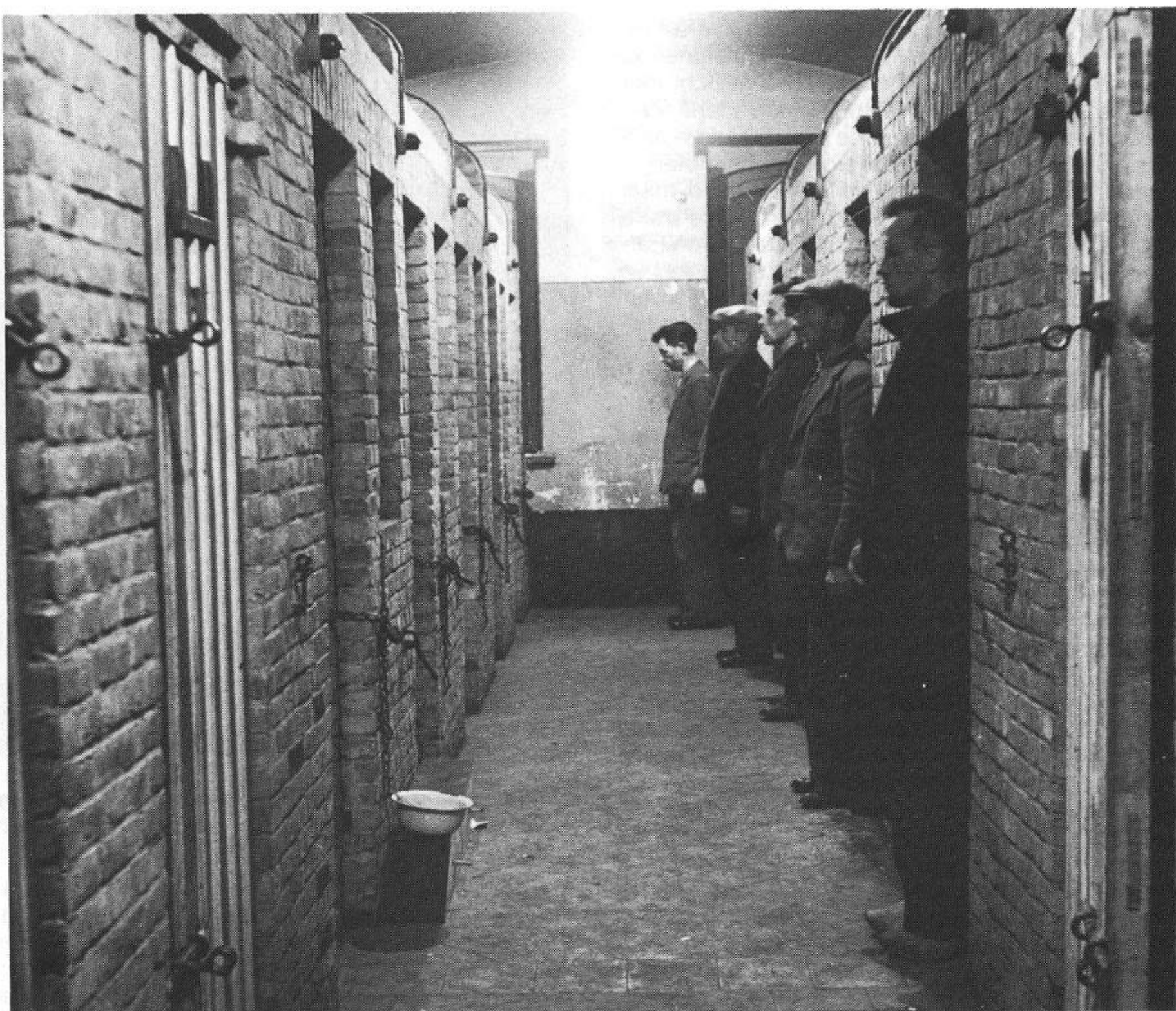
De kazematten waren vochtig en kil. Het condenswater droop van de muren en vormde 's ochtends plassen water op de vloer. De muren beschimmelden. Handdoeken droogden nooit helemaal, zelfs als er een kachel in het vertrek brandde. De gevangenen droegen oude Belgische legeruniformen waarvan de rang- en onderscheidingstekens waren verwijderd en vervangen door distinctieven op borst en rug: een gele streep voor Joden, een witte voor Ariërs. Een rood lapje in het midden van de streep diende als symbool voor politieke gevangenen, een gele voor zwarthandelaars in levensmiddelen.

Naarmate de tijd verstreek, werden meer symbolen bedacht om terroristen, Engelsgezinden e.a. beter te kunnen identificeren. Onder het lapje droegen de gevangenen hun nummer. Eenmaal in Breendonk werd dit hun enige identiteit. In het begin waren er hoge schoenen van het Belgische leger voorradig die werden gedistribueerd. Daarna moesten de gevangenen klompen dragen. Het ondergoed was in de winter niet toereikend en lege cementzakken werden daarom gebruikt om er een soort onderhemd uit te improviseren. Dit was natuurlijk niet toegestaan. Het werd beschouwd als bedrog en daarom streng bestraft.

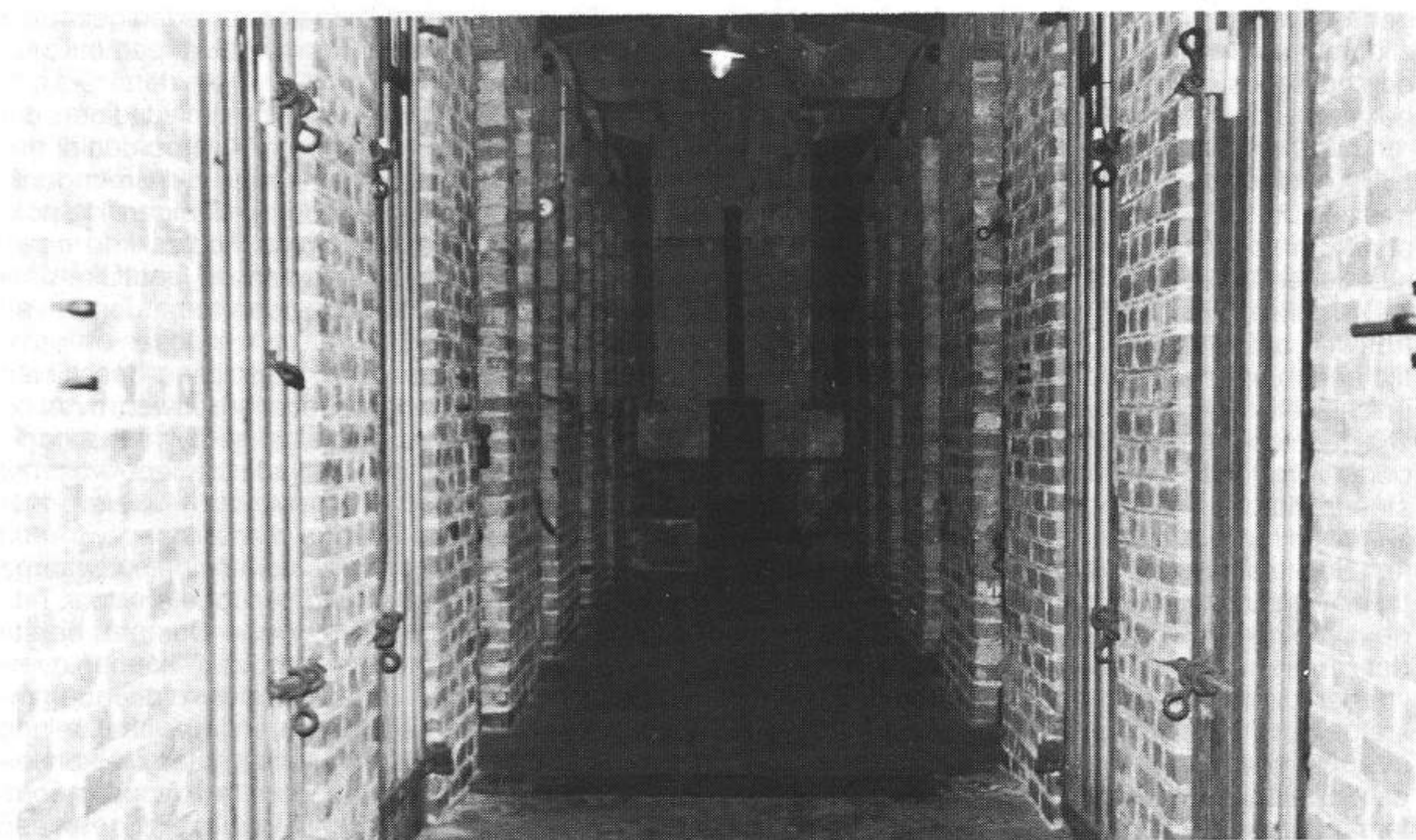
De voedselschaarste aan het eind van 1942 was zodanig dat een Duitse arts 101 gevallen van oedeem rapporteerde onder de 300 gevangenen. Meer en meer gevangenen stierven. De situatie was buiten het Fort bekend en lokte protest uit van het Belgische Rode Kruis dat aanbod meer voedsel te zenden, maar dit aanbod werd verworpen. Hoeveelheden voedsel die door delegatieleden van het Rode Kruis in het fort waren achtergelaten in een poging iets te doen voor de gevangenen, werden onder de ogen van de uitgehongerde mannen voor de varkens gegooid.

Een dossier dat na de oorlog in de archieven van de Gestapo werd ontdekt, bevatte een document dat was getekend door Craushaar, onderhoofd van de 'Verwaltungsstab' - de uit burgers bestaande administratieve staf van de militaire machthebbers. Het stuk was gedateerd 23 augustus 1942 en luidde als volgt: 'Iets moet worden gedaan met betrekking tot de gevangenen in Fort Breendonk. Tijdens een onlangs gehouden inspectie van het kamp, is het mij opgevallen dat bijna elke gevangene in een ernstig stadium van ondervoeding verkeert. Deze situatie moet worden verbeterd terwille van de reputatie van het Militaire Commando voor België en Noord Frankrijk. Het is belangrijk dat er snel iets wordt gedaan, in het bijzonder omdat de bevolking van het kamp steeds toeneemt en uit vele Ariërs bestaat.'

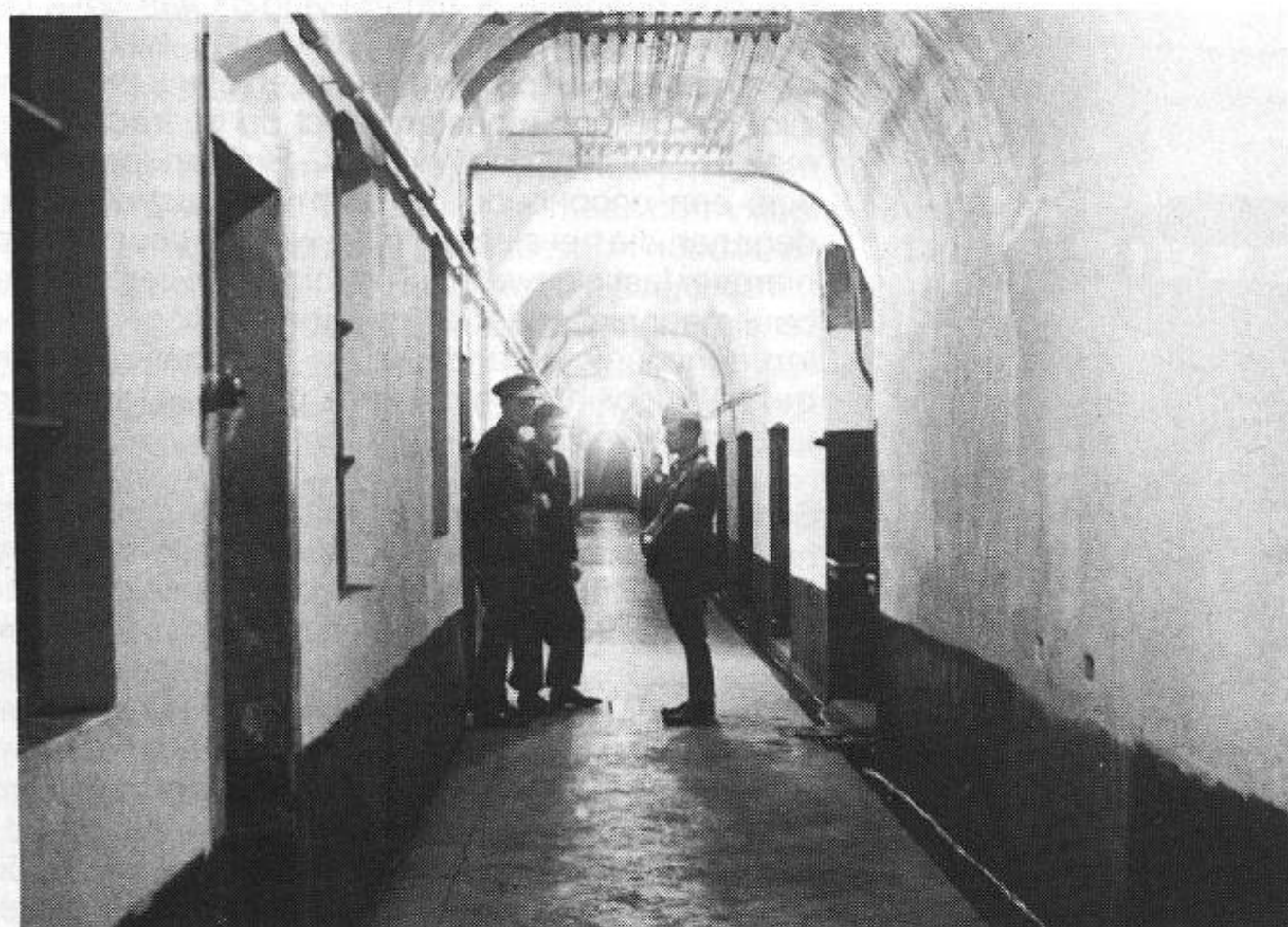
Van tijd tot tijd mochten verwanten voedselpakketten sturen, en dank zij het ingrijpen van het Belgische Rode Kruis en zijn voorzitter, die contact opnam met de Militaire Gouverneur, Von Falkenhause, werd extra voeding beschikbaar gesteld. De Belgische secretaris-generaal van het Ministerie van Justitie lichtte zijn collega van het Belgische Ministerie van Economische Zaken in aangaande de verhongerde gevangenen. Laatstgenoemde maakte de Duitse Minister van Economische Zaken, Funke en de Minister van Buitenlandse arbeid, Sauckel, deelgenoot omtrent hun lot met foto's die toonden in welke ellendige toestand zij verkeerden. Herhaaldelijk aandringen resulteerde erin dat mili-



Verdachten van collaboratie, opgepakt in 1944, ondergaan de vernedering om, staande buiten hun cel, te worden gefotografeerd. Let op de gedeukte emaille po! (IWM)



Vandaag zijn de nachtspiegel, de gevangenen en het lijden allen verdwenen en vervangen door stilte.



Een groepje Belgische officieren maakte een praatje in een helder verlichte corridor die thans wat donkerder is, ondanks dezelfde verlichting. (IWM)



Deze veelzeggende stapel ruw getimmerde doodkisten werd spoedig na de bevrijding van het fort ontdekt, en gefotografeerd door sergeant Hardy op 19 september. (IWM)



Dezelfde plek vandaag, nog steeds herkenbaar ondanks de verwijdering van de linker muur.

improved. Their answer came from the taire autoriteiten toestonden dat aanvullende rantsoenen werden verstrekt die werden aangeboden door een liefdadigheidsorganisatie (het Leopold III Tehuis), te beginnen op 14 september 1943. Ongelukkig genoeg was het controleren van de pakjes voor sommige Duitsers een gelegenheid eruit te stelen. Vanaf 1 april 1944 werden de rantsoenen weer verlaagd en aan het eind van de maand moesten Duitse militaire artsen verzoeken de voeding te verbeteren. Het antwoord ontvingen zij op 13 juni van de Gestapo-chef, Standartenführer Canaris. Uit zijn brief bleek dat de meeste van de gevangenen reeds waren overgebracht naar Duitsland; dat goed werd gezorgd voor degenen die in

used. Answers returned mostly via the same het Fort waren achtergebleven en dat hij het echt niet nodig achtte voor het ogenblik enige actie te ondernemen.

Een clandestiene briefwisseling werd onderhouden met behulp van de Belgische burgers die op het fort werkten. Soms hielpen meevoelende Duitse soldaten met het naar buiten smokkelen van brieven; daar stond tegenover dat er een flinke prijs moest worden betaald bij aflevering van de brieven. De onwaarschijnlijkste stukjes papier werden gebruikt. De antwoorden kwamen meestal via dezelfde weg. Natuurlijk was deze activiteit niet zonder risico. Burger metselaars die op het Fort werkten werden soms gefouilleerd en als zij toevallig iets bij

zich hadden om naar buiten te smokkelen, werden zij in eenzame afzondering opgesloten totdat zij werden ondervraagd. Een keer gebeurde het dat enkelen van hen een week lang op het Fort werden vastgehouden, waarbij zij tijdens het werk op hun rug een papier droegen met de woorden: 'Ich habe briefe geschmuggelt'.

In de hoop de oppositie klein te krijgen, begon het voor de bezetter een gewoonte te worden om gevangenen als gijzelaars te gebruiken. In 1942 en 1944 executeerde de Gestapo verscheidene keren tien gevangenen voor elke Duitser die door het Verzet was gedood.

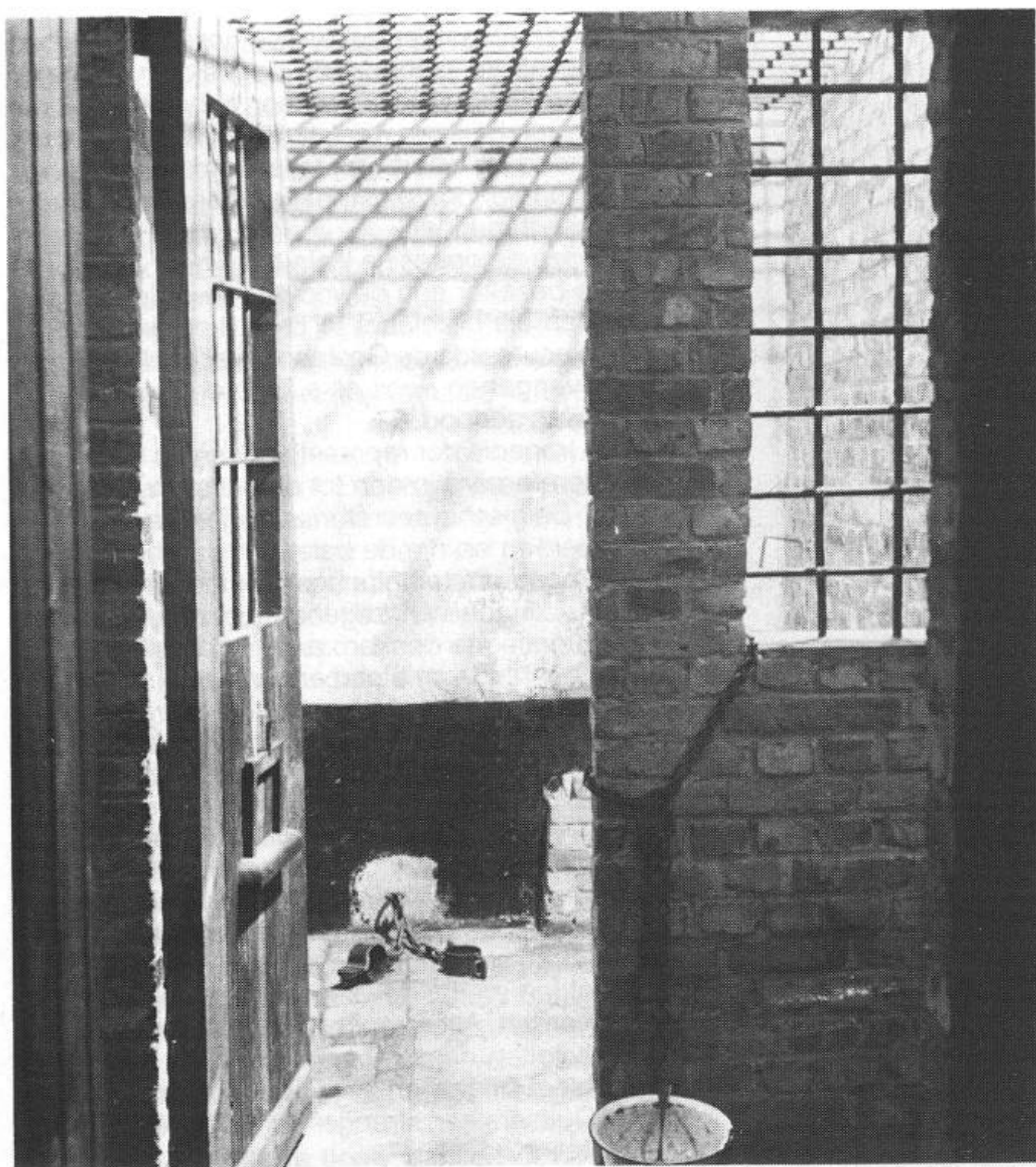
Aan de tragedie der represailles werd in december 1941 gerefereerd in een tot de natie gericht appél van de Belgische secretarissen-generaal. Zij riepen iedereen op die de belangen van het volk ter harte gingen om te helpen een eind te maken aan de 'handelingen van degenen die zonder aan de consequenties te denken, ertoe overhellen België in een toestand van bloed en terreur te storten'. In januari 1943 gaf de aartsbisschop van Mechelen, kardinaal Ernest van Roey, hoofd van de rooms-katholieke kerk in België, een herdelijk schrijven uit van gelijke strekking, welke pastorale brief vanaf de kansels in alle kerken werd voorgelezen. Daarin werd gevraagd een eind te maken aan alle gewelddaden die ongerechtvaardigd zouden zijn met het oog op de schade die zij berokkenen aan de maatschappelijke structuur en met het oog op de ernstige gevolgen en het gevaar dat deze nog ernstiger zullen worden. Alles zonder enig resultaat. De verzetsactiviteiten namen gestaag toe en de tol aan doden bleef stijgen; en altijd bestond er de dreiging dat de Duitsers een strenger burgelijk bestuur zouden instellen.

Telkens wanneer er bij wijze van represaille terechtstellingen op het punt stonden te worden voltrokken, werd op het Fort de dagelijkse arbeid gestaakt en alle gevangenen opgesloten in hun kamers - dit waren onheilspellende voorbodes. Tien palen werden opgericht voor een aarden wal en de gevangenen die voor de executie waren aangewezen werden opgehaald. Gewoonlijk werd hun niet meer dan een uur gelaten om zich op de dood voor te bereiden. Toestemming werd gegeven om een paar laatste woorden aan verwanten te schrijven. Geen van deze brieven is echter ooit op zijn bestemming aangekomen. Terechtstellingen vonden niet altijd plaats door een vuurpeleton. In sommige gevallen werden de veroordeelden opgehangen.

In 1943 en gedurende de eerste twee maanden van 1944 hadden 1.174 aanslagen plaats op leden van collaborerende groepen, zoals de Rex beweging, wat resulteerde in 740 doden. Deze aanslagen gebeurden meestal in de provincies Luik en Luxemburg. Brussel en de provincies Antwerpen, Oost Vlaanderen en West Vlaanderen waren dikwijls het toneel van aanvallen op leden van de Duits-Vlaamse samenwerkingorganisatie 'De Vlag' (Deutsch Vlämische Arbeitsgemeinschaft). Sommige van deze aanslagen waren nogal spectaculair. Tijdens een ervan, op 7 april 1943 om 18.30 uur werd de bekende journalist en hoofd van een pro-Nazi krant en een weekblad, Paul Colin, getroffen door drie kogels terwijl hij zijn kantoor in Brussel verliet. Hij stierf nog diezelfde nacht. Zijn metgezel, Gaston Beekman, trachtte nog zijn pistool te grijpen, maar hij werd onmiddellijk gedood door een enkel schot. Tijdens de begrafenisplechtigheid in het Paleis van Schone Kunsten in Brussel werd de lijkrede uitgesproken door de oprichter van de Rexbeweging en SS-luitenant, de Belg Léon Degrelle. De dader van de aanslag op Colin was een jong lid van het 'Front de l'Indépendance'. Hij en zijn twee medeplichtigen werden op 3 mei 1943 gearresteerd, berecht op de 6e in het fort Breendonk opgehangen op de 12e. Volgens de getuigen werd hun doodstrijd verlengd omdat de Duitse beul een dik touw had gebruikt, waardoor het, na de opening van het luik, acht minuten duurde voordat de dood intrad.

Ongeveer 200 gevangenen werden in Fort Breendonk geëxecuteerd van wie in 1983 de namen van 187 waren achterhaald. Het totale aantal van degenen die in de loop der gebeurtenissen in het kamp overleden, is niet bekend, maar volgens een boekje van het Nationaal Gedenkteken van het Fort Breendonk overleefde 53% van alle gevangenen die er waren opgesloten of voor wie het fort een doorgangskamp was, de oorlog niet. Een andere publicatie noemt een aantal van meer dan 300 die stierven als gevolg van diverse oorzaken.

Een oud kruiswagijn in het fort werd getransformeerd in een martelkamer waarheen 's nachts gevangenen werden gebracht om te worden onder-



Een van de kleinere cellen in 1944. Let op de korte ketenen, en de altijd aanwezige kamerpot. (IWM)



Een Belgische officier in de deuropening van de martelkamer - een verbouwd kruutmagazijn. (IWM)

vraagd. Zij moesten zich uitkleden en met de handen achter op de rug gebonden, werden zij met een katrol van de grond opgehezen. Het martelen duurde tot alle inlichtingen waren verkregen die zij konden geven of totdat zij het bewustzijn verloren. Andere martelwerktuigen dienden om de vingers te breken of het hoofd in elkaar te drukken. Ook werden elektrische naalden en een gloeiend hete ijzeren staaf gebruikt. De SS en de Gestapo waren zich zeer wel bewust van de barbaarsheid van hun methoden, want toen Fort Breendonk werd ontruimd, werden alle sporen van de martelkamer en van de martelwerktuigen verwijderd.

Later in de oorlog vonden er in het Fort rechtszittingen plaats. Een van de SS kantines werd ingericht als rechtzaal waar speciale gevallen werden behandeld en doodvonnissen uitgesproken die onmiddellijk ten uitvoer werden gelegd. Van dergelijke processen is weinig bekend. Een betrof een Belg, luitenant Marcel Demonceau, die kerstmis 1943 had getracht te ontsnappen, ter dood werd veroordeeld en in het Fort werd geëxecuteerd. De uitkomst van een dergelijk ander proces was dat twaalf leden van het Franse verzet, in groepen van drie, door ophanging terecht werden gesteld terwijl hun kameraden gedwongen werden toe te zien en hun de raad werd gegeven te bekennen waar zij gearachuteerde agenten hadden verstopt.

Veel gevangenen en kampen in bezet gebied en in het Rijnland werden in mei 1944 ontruimd. Hitler verwachtte een invasie en aangezien hij niet volledig vertrouwde op de Atlantik Wall, had hij plannen ontwikkeld om een verdedigingslijn aan te leggen achter de Rijn. Fort Breendonk werd op 6 mei 1944 geëvacueerd, precies 1 maand voordat de Geallieerden in Normandië zouden landen. De gevangenen werden overgebracht naar Duitse kampen.

Intussen had in juli 1944 de SS in België het gezag overgenomen en Gauleiter Grohé verving von Falkenhausen. Alle niet-gepatenteerde Nazi-elementen werden van hun commando's ontheven, en verscheidene arrestaties volgden. Gedurende de laatste weken van de bezetting had het Verzet een moeilijke tijd en Breendonk werd opnieuw gevuld met gevangenen. Zij kwamen er om een verschrikkelijke behandeling te ondergaan. De reeks Duitse nederlagen vormde een stimulans voor de bewakers om hun haat te doen toenemen en hun wreedheid te vergroten. De discipline kon niet erger. Zestig gevangenen stierven van ontbering in de zes weken voor de bevrijding en nog eens veertig werden geëxecuteerd.

Op 31 augustus moesten alle gevangenen in autobussen plaatsnemen, waar zij bevel kregen op de

grond te gaan zitten en hun hoofden naar beneden te houden, zodat zij niet konden zien waar zij naar toe werden gebracht. Zij moesten in Vught in Nederland de bussen verlaten, vanwaar zij werden getransporteerd naar verschillende kampen in Duitsland. Toen op 4 september Britse tanks naar Antwerpen oprukten en Breendonk passeerden, hadden de laatste Duitsers diezelfde ochtend het Fort verlaten. Na de bevrijding deed het Fort een tijd dienst als gevangenis voor collaborateurs.

Spoedig nadat zij hun vrijheid hadden herkegen, begonnen enkele overlevenden uit het Fort Breendonk al het mogelijke te doen om het publiek te onthullen wat zich daar tijdens de Duitse bezetting had afgespeeld. Zij stelden zich ter beschikking van de Belgische rechtbanken voor een justitieel onderzoek om er verzekerd van te zijn dat de beulen en moordenaars van Breendonk hun verdiende loon zouden krijgen. De eerste die werd gearres-

teerd was een voormalige Belgische gevangene, Fernand Daumeries, die zijn mede-gevangenen had verraden en zich onmenselijk had gedragen. Hij werd in Charleroi berecht en op 20 november 1944 ter dood veroordeeld. Verscheidene ex-gevangenen die hun collega's slecht hadden behandeld werden opgepakt, evenals burger werkers die de gevangenen hadden verraden.

Een Commissie voor Oorlogsmisdaden werd door de regering opgericht en begon haar onderzoeken. Op 20 november 1945 werd Sturmbannführer Schmitt in een Rotterdamse gevangenis herkend en teruggebracht naar Fort Breendonk. De beruchte Zugführer Walter Obler werd op dezelfde dag in Wenen gearresteerd. Schmitt kon echter niet onmiddellijk terecht staan, aangezien de Belgische wet geen bepalingen kende met betrekking tot Duitse oorlogsmisdadigers, dat wil zeggen vijandelijke onderdanen in uniform die, in tijd van oorlog,



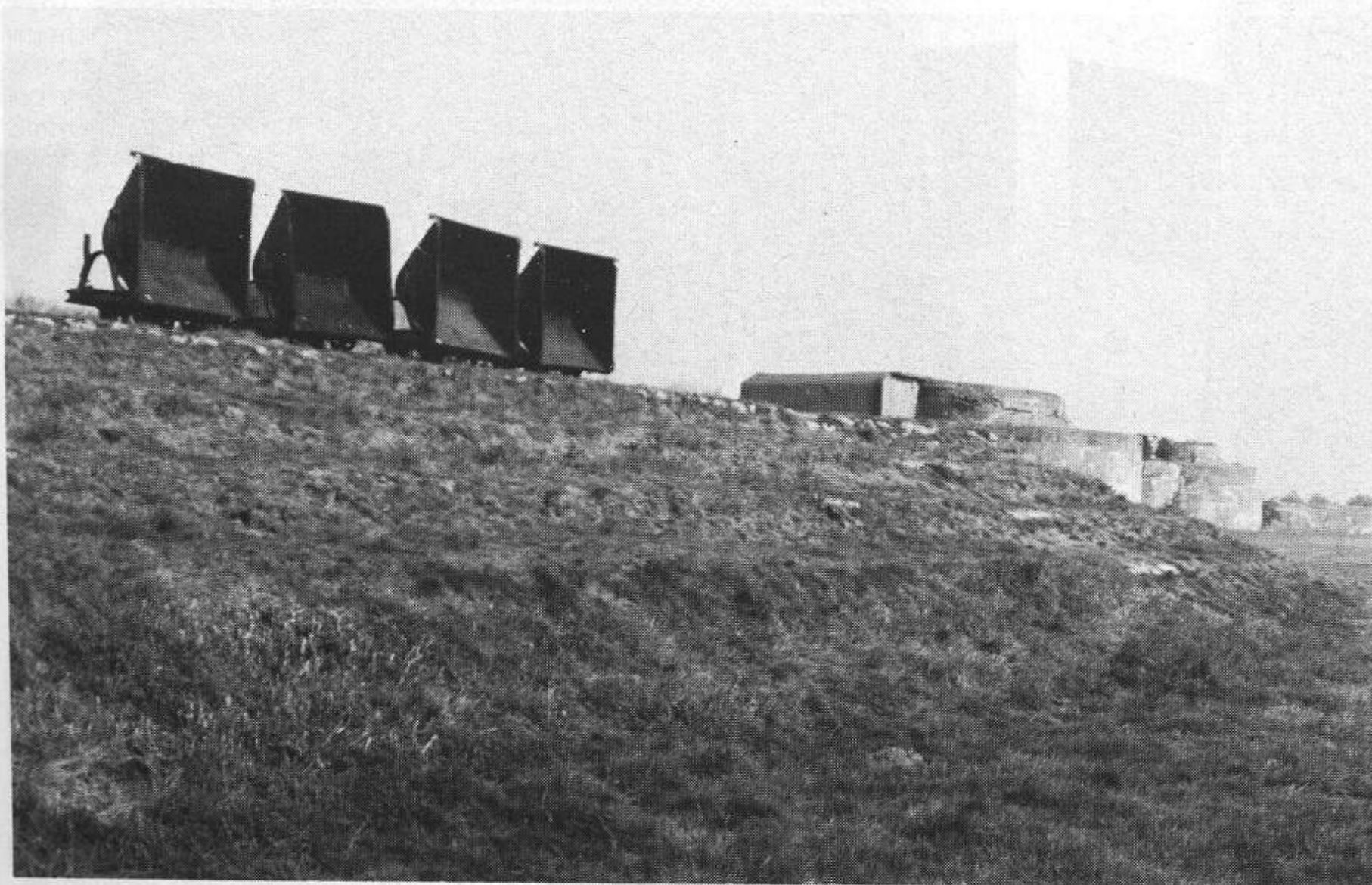
Het bewaarde interieur van de martelkamer vandaag. De Gestapo had geprobeerd elke aanduiding te verwijderen die wees in de richting van het voormalig gebruik van de kamer. Let op de katrol aan het plafond, die werd gebruikt om een slachtoffer, met z'n handen op de rug gebonden, op te hijsen.



Mannen verdacht van collaboratie rusten op hun krib in afwachting van hun proces. (IWM)



De cantine van de gevangenen, bewaard tot vandaag in de oorspronkelijke staat, inclusief de emaille mokken en de in barakken gebruikte kachel.



Kipkarren op rails op de plaats waar de laatste volle ladingen met aarde werden gedeponeerd.

oorlogsmisdaden hadden begaan tegen Belgische staatsburgers. De laatste arrestatie vond plaats in 1950, toen de Belgische SS-er Richard Debodt, vermoord in een Frans uniform, in Duitsland werd gearresteerd.

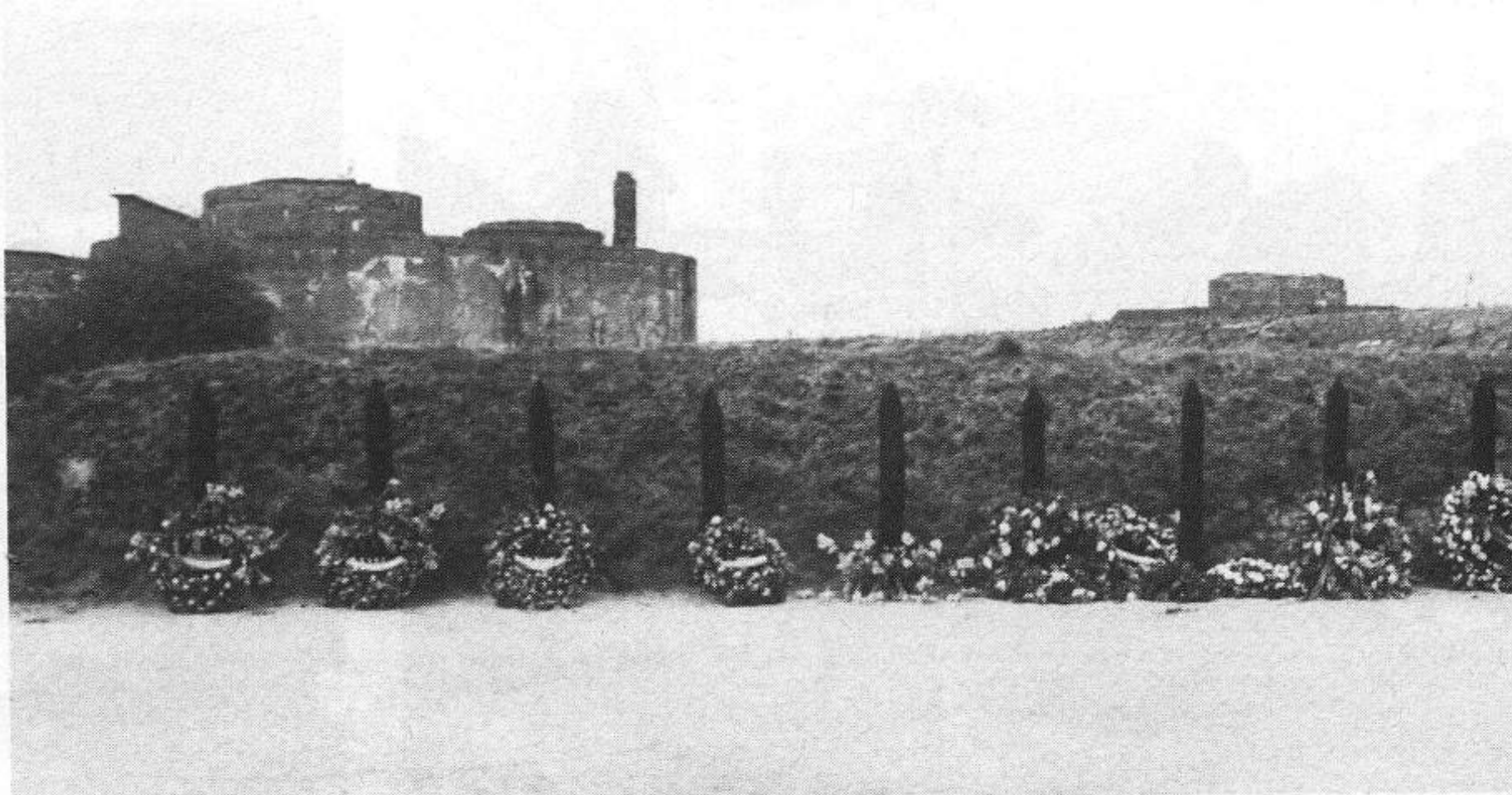
De gevallen die begin 1946 in Mechelen werden behandeld, betroffen de beruchte Belgische SS bewakers, enkele Belgische burger employé's, en enkele ex-gevangenen. De eerste en belangrijkste van de beschuldigen was Fernand Wijss. Een van de aangeklaagden was Valère Devos, een ex-gevangene die in feite reeds door zijn mede-gevangenen in Buchenwald was geliquideerd voor hetgeen hij in Breendonk had gedaan. De zittingen van de rechtbank begonnen op 5 maart 1946 in het stadhuis van Mechelen. Meer dan 400 getuigen werden gehoord. Onvoorstelbare verklaringen werden afgelegd omtrent het beestachtige gedrag van degenen die in het fort met gezag waren bekleed. Een van de onvergetelijke voorbeelden betroffen de Brusselse postbodes, die in september 1942 door de Gestapo werden gearresteerd nadat zij ervan waren beschuldigd brieven te hebben onderschept van informanten, die waren gericht aan de Gestapo. Hierdoor waren velen in staat te verdwijnen en onder te duiken, en aan arrestatie, martelingen en in sommige gevallen executie, te ontsnappen. De desbetreffende postbodes werden in het fort zeer slecht behandeld. Toen zij hun getuigenis aflegden op 8 maart en de rechtbank in alle bijzonderheden op de hoogte stelden van de brutoheid en van de martelingen die zij hadden moeten ondergaan en van de misdaden die werden begaan tegen de andere gevangenen, verklaarde een van de postbodes hoe een Belgische SS-er, Raes, een Joodse gevangene levend had begraven. Een andere getuige vertelde hoe de Belgische SS-er Van Born, leden van het Verzet had mishandeld. Fernand Wijss werd gezien als degene die de gewelddadige dood van enkele postbodes op z'n geweten had. Bij een van deze verklaringen stond hij op van zijn zetel en uitte beschuldigingen dat hij het slachtoffer was van een samenzwering, waarbij getuigen waren samengekomen om een massa overweldigende bewijzen tegen hem bijeen te verzamelen. Deze bewering van Wijss veroorzaakte een storm van protest. Een postbode verloor zijn zelfbeheersing en stormde op de voormalige SS-bewaker toe om zonder dralen ter plaatse als eigen rechter op te treden. Terwijl het geschokte publiek toekeek, werd Wijss omringd door Belgische gendarmes om hem te beschermen. Een van de getuigen verklaarde dat het onmogelijk was zich de overstelpend vele wandaden te herinneren die Wijss had begaan. Hij kon zich nog wel voor de geest halen hoe Wijss in maart 1943 op een middag vijf joden had gedood, en hij stelde hem verantwoordelijk voor de dood van vier postbodes. Een hoofdinspecteur van politie die in Breendonk gevangen had gezeten, getuigde hoe hij had gezien dat Vermeulen een Joodse gevangene met een spade had gedood. In de rechtzaal sprekend over Wijss en Debodt, beschuldigde hij hen ervan een jongere half dood te hebben geslagen en hem levend te hebben begraven. Toen de jongen om zijn moeder riep, duwde Debodt, zo getuigde de hoofdinspecteur, een schop vol met aarde in de mond

van zijn slachtoffer. Bij een andere gelegenheid had een zieke gevangene zijn uitwerpselen uit het raam gegooit; toen Wijs dit ter ore kwam, had hij de zondaar, onder het oog van zijn verzamelde kameraden, gedwongen zijn excrementen op te eten.

Tot de voornaamste getuigen in het proces behoorde monseigneur Cramman, tijdens de bezetting geestelijk verzorger in de Brusselse gevangenis Sint-Gillis en in het kamp Breendonk. Hij vertelde hoe hij de militaire gouverneur, generaal von Falkenhausen had gesmeekt op te treden tegen de beestachtige behandeling van de gevangenen in Breendonk. De generaal stond zelf echter onder druk van Berlijn. Een bevel van het Oberkommando der Wehrmacht (OKW) van 5 mei 1942, drong er bij hem en zijn commando op aan rigoreuzer op te treden waar het misdaden tegen das Reich betrof. Deze order gold als een herinnering aan een directief van 7 december 1941, getekend door de chef van het OKW, generaal Wilhelm Keitel.

Volgens monsignieur Cramman begon het proces in het fort tegen twaalf leden van het Franse Verzet om 09.00 uur, het eindigde om 14.00 uur en liep tenslotte uit op terechtstelling door ophanging van de twaalf om 18.00 uur. De geestelijke beschreef hoe hij erop had moeten aandringen dat degenen die na een tijdje nog in leven waren, met een kogel uit hun lijden werden verlost.

Aan het einde van de verhoren, vroeg de auditeur-militair niet minder dan de doodstraf voor twintig van de 23 beklagden. De pleidooien eindigden op 12 april 1946. Op dinsdag 7 mei 1946 betraden de leden van de krijgsraad en de verdachten voor de laatste keer het stadhuis te Mechelen. In de weelderige omgeving, vol historische verwijzingen, te midden waarvan de aangrijpende zittingen meer dan een maand in beslag had genomen, zou het vonnis niet lang meer op zich laten wachten. Een groot publiek en een sterke eenheid gendarmerie waren aanwezig. Alle beklagden zagen er bleek en moedeloos uit, behalve Van Born die vertrouwen had in de ontlastende verklaringen die een aantal getuigen had afgelegd. Van Hul was ziek en niet aanwezig. Devos en Debodt werden bij verstek veroordeeld. Devos was in Buchenwald gedood en Debodt moest nog worden gearresteerd. Journalisten, fotografen en mensen van het filmjournaal waren allen aanwezig: dit was een historisch moment dat niet mocht worden gemist. Om precies 10.15 uur traden de leden van het oorlogstribunaal binnen, geleid door de president. Toen alle leden hadden plaatsgenomen leek het alsof er, vooruitlopend op hetgeen ging gebeuren, een rilling door



De palen waaraan de veroordeelden werden vastgebonden voor de executie zijn zelden zonder bloemen.

het publiek in de rechtszaal ging, gevolgd door een lange stilte.

Toen sprak de plechtige en heldere stem van de president de vonnissen uit. Wijss, De Saeffel, Lampaert, Pellemans, Van Neck, Brusselseers, Raes, Van de Voorde, Van Praet, Carlier, Obler, Lewin, Herman, Debodt, Vermeulen en Devos werden veroordeeld tot de dood door het vuurpeleton. Bael, Van Hul, Cuyt en Vandermeersche kregen levenslang. Amelinck twintig en Schemandt vijftien jaar dwangarbeid. Onder luid applaus van het publiek werd Van Born vrijgesproken. Natuurlijk maakten de veroordeelden gebruik van hun recht van appel en zij verschenen later voor het hof in Brussel, dat zich hield aan de uitspraken van het oorlogstribunaal in Mechelen.

Zaterdag 12 april 1947 was de dag waarop de veroordeelden zouden boeten voor hun misdaden: de oneervolle manier waarop zij de genadeslag kregen -door een schot in de rug- werd passend geacht met betrekking tot hetgeen zij hadden gedaan. De executies vonden plaats om 06.30 uur op drie verschillende locaties. Pellemans was al eerder ter dood veroordeeld door een tribunaal in Dinant wegens zijn actieve lidmaatschap van de Gestapo. Hij vond daarom zijn einde in de verlaten kazerne daar.

Brusselseers, Vermeulen, Raes, Obler, De Saeffel, Van Praet, Lampaert, Lewin, Carlier en Praet werden terechtgesteld op de binnenplaats van een kazerne in Mechelen. Fernand Wijss kreeg de kogel in een verlaten fort bij Antwerpen na van een priester de laatste geestelijke bijstand te hebben ontvangen. De Zugführer die samen met Obler tot voorman werd benoemd, de Duitse ex-communist Willy Giersch, stond op een later tijdstip in Mechelen terecht. Verscheidene getuigen legden voor hem ontlastende verklaringen af en hij kreeg tenslotte een lichtere straf.

Duitse SS-ers zoals Humpert, Müller, Lais en anderen werden naar Brussel gebracht voor uitvoerige verhoren, die in de meeste gevallen resulteerden in het stopzetten van de procedure wegens het feit dat er onvoldoende gronden waren hen te beschouwen als oorlogsmisdadigers. Een enkele Duitser stond terecht voor de krijgsraad in Antwerpen in verband met onmenselijk gedrag in Breendonk. Betrokkene was de SS-Sturmabführer Philip Johann Adolf Schmitt, de kampcommandant. Het duurde echter nog tot 1950, nadat het parlement eindelijk de nodige wetten had aangenomen met betrekking tot vermeende Duitse oorlogsmisdadigers, dat hij kon worden berecht. Veel ex-gevangenen getuigden tegen hem: z'n voormalige



Gedenkteken voor hen die het fort verdedigden in de Eerste Wereldoorlog.



En voor hen die in de Tweede Wereldoorlog binnen haar muren stierven.



Een Belgische officier salueert voor de plek in Fort Breendonk waar vele van zijn landgenoten werden neergeschoten door de Gestapo. (IWM)

superieuren, zoals generaal von Falkenhausen, Standartenführer Canaris en de chef van de Verwaltungstab, generaal Reeder, die allen in Brussel terecht zouden moeten staan, werden als getuigen opgeroepen. Cynisch genoeg ontkende Schmitt alle beschuldigingen inzake mishandeling, zich op het standpunt stellend dat hij had gehandeld in overeenstemming met de reglementen en dat hij gehoorzaamd had aan de bevelen. Hij werd schuldig bevonden, ter dood veroordeeld en terechtgesteld in Antwerpen. Daarmee was hij de enige Duitse oorlogsmisdadiger die door de Belgen werd geëxecuteerd. Untersturmführer Prauss en een andere Duitse SS'er, Obersturmführer Kant-schuster, verdwenen zonder een spoor achter te laten.

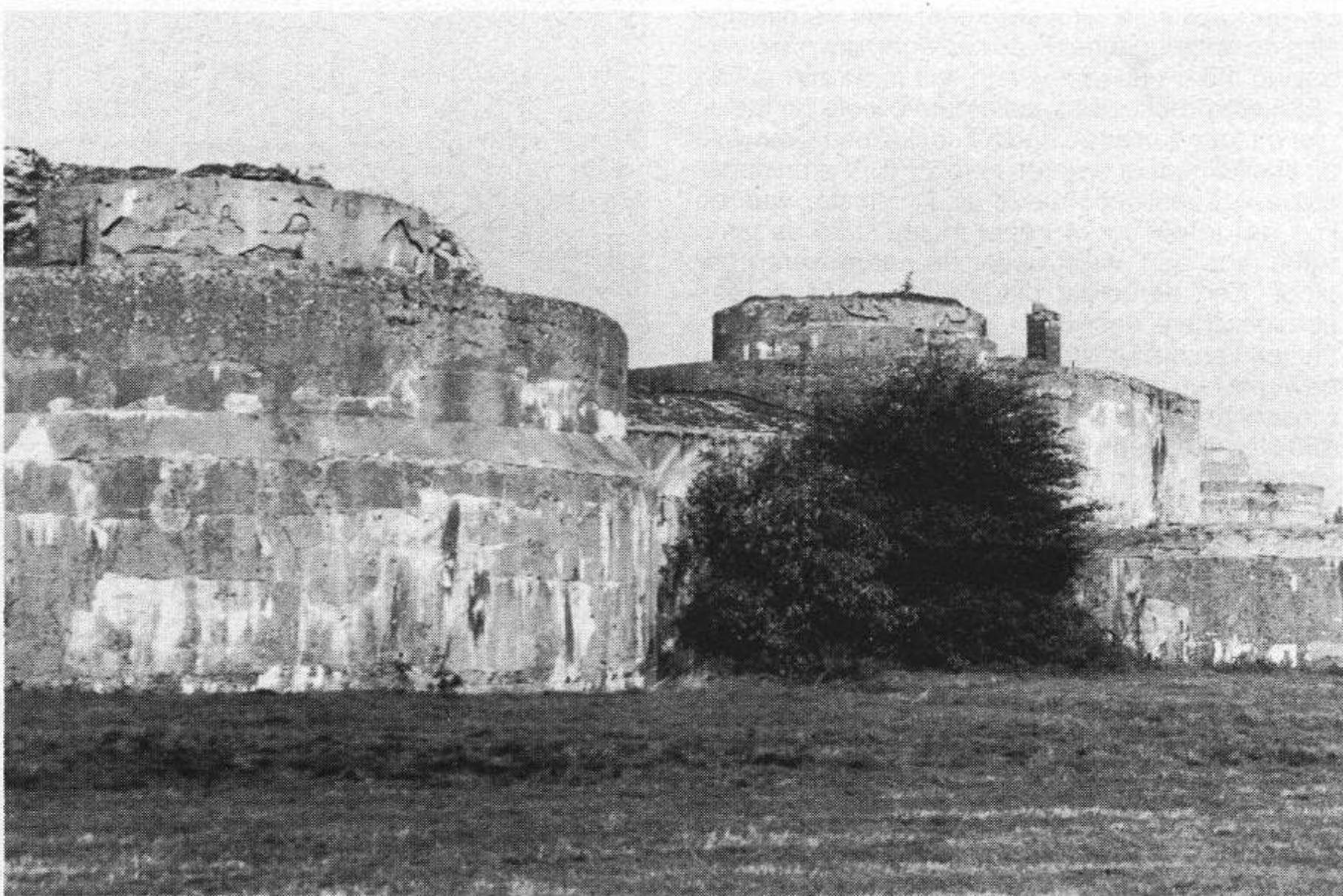
Het proces tegen generaal von Falkenhausen begon in Brussel op 25 september 1950. Bij zijn terugkeer naar Berlijn na in juli 1944 te zijn vervangen, werd von Falkenhausen gevangen gehouden waarbij hij ervan werd beschuldigd te toegevend te zijn opgetreden als militair-gouverneur. Na de oorlog werd hij teruggebracht en opgesloten in de Sint-Gillis gevangenis. De omstandigheden waren daar zo slecht dat een prominente Belg zich aan de poort meldde om zijn opwachting te maken en aan te bieden de gevangene te voorzien van lakens. Van Sint-Gillis werd von Falkenhausen overgebracht naar de Saint-Léonard gevangenis in Luik - de 43e plaats van zijn gevangenschap. Het proces tegen von Falkenhausen duurde 59 dagen en op 9 maart werd hij veroordeeld tot twaalf jaar dwangarbeid. Toen hij ruim twee weken later werd vrijgelaten, was de totale tijd die hij in gevangenschap had doorgebracht bijna evenlang als de periode dat hij in België militair gouverneur was geweest. Hij overleed op 31 juli 1966.

Standartenführer Constantin Canaris, 'Befelshaber der SIPO und SD' voor België en Noord-Frankrijk werd op 30 april 1945 in Milaan gearresteerd. Een Belgische rechtbank veroordeelde hem tot twintig jaar dwangarbeid. Na zeven jaar werd hij vrijgelaten. De 'Verwaltungschef', generaal Eggert Reeder, kreeg evenals von Falkenhausen twaalf jaar dwangarbeid, maar ook hij werd kort daarna vrijgelaten en uitgewezen naar Duitsland.

In 1945 verzocht een voormalige gevangene aan de minister van oorlogsslachtoffers het fort in te richten als plaats van herdenking. Enkele maanden

later werd bij het parlement een wet ingediend door een socialistische afgevaardigde, zelf een voormalig gevangene, om een onafhankelijk openbaar lichaam op te richten. De wet werd gesteund door vertegenwoordigers van vijf verschillende partijen en met algemene stemmen aangenomen door de Kamer van Volksvertegenwoordigers en door de Senaat. Ondertekening ervan geschiedde op 19 augustus 1947 door de regent, prins Karel, broeder van de Belgische koning Leopold III, die op 25 mei 1940 niet met de Belgische regering naar Londen was uitgeweken en over wiens terugkeer als koning nog door het Belgische volk zou worden beslist. Het openbare lichaam werd op 25 september ingesteld en in oktober 1947 begon het Nationaal Ge-

denkteken van het Fort Breendonk zijn werkzaamheden. Het eerste doel was als herinnering aan datgene wat daar was voorgevallen, het fort met zijn gebouwen en hun inhoud te bewaren in de staat waarin deze tijdens de bezetting verkeerden. Fondsen werden verkregen uit de toegangsprijzen, de opbrengsten van een verkoopafdeling ten behoeve van bezoekers en een toewijzing uit het nationaal defensiebudget. Thans, ruim veertig jaar nadat de laatste wreedheden in Breendonk plaatsvonden, komt er nog steeds een stroom bezoekers naar het Fort. De holklinkende gangen en de lege kamers zijn thans een zwijgend gedenkteken voor al degenen die binnen zijn wallen hebben geleden en er de dood vonden.



De omgeving is vandaag vrijwel onveranderd, zij het dat het gras overdadig groeit en er een eenzaam bosje bij is gekomen - leven ontsproten aan een plaats des doods.

**'40~'45
TOEN & NU**

Onderhoud



RELIEKEN VAN EEN SCHIETKAMP

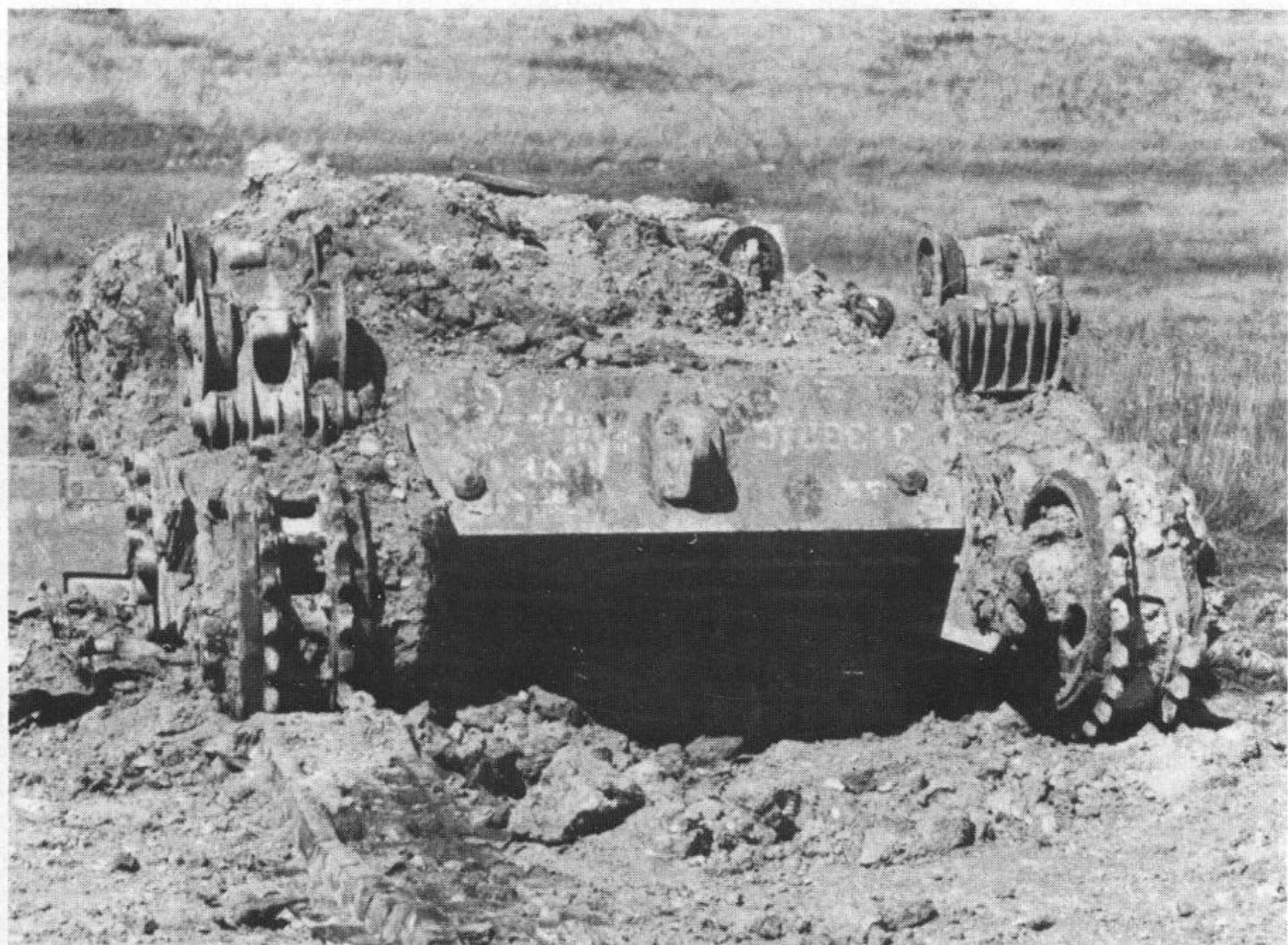
Het feit dat op de schietbanen van het leger op de vlakte van Salisbury in Wiltshire, ook wrakken van tanks uit de Tweede Wereldoorlog als doelwit worden gebruikt, is algemeen bekend, evenals het feit dat al deze wrakken in een zeer deplorabele staat verkeren. De meeste hebben geen ophanging of wielen meer over en heel wat ervan zijn niet weinig meer dan stapels overhoop geschoten schroot die een meter of zo boven het gras uitsteken. Gewoonlijk geschilderd in helle opzichtige kleuren, oranje, rose, rood of geel, als middel om hun zichtbaarheid te vergroten, slaan de wrakken ook een goed figuur als een Zwitserse Gruyère kaas. Men verbeeldde zich de opgetogenheid van het leger, om onze verbazing maar niet te noemen, dat in de zomer van 1985 werd bekendgemaakt dat volledig bij toeval niet minder dan zes Churchill-tanks, een Cromwell en twee Shermans waren ontdekt. Zij waren opgegraven uit een loopgraaf op de schietbaan, waar zij kort na de oorlog en in het midden van de jaren vijftig, kop aan staart onder de aarde waren gestopt. Een dergelijke ontdekking kwam als een godsgeschenk voor de in 't nauw gebrachte autoriteiten van het schietterrein, die gedwongen waren geweest hun toevlucht te nemen tot zeer vernuftige maar onpractische maatregelen als het gebruik van 180 liter oliedrums om het silhouet van de tanks te verbeteren. Precies op het juiste moment dus waren negen volmaakte doelen letterlijk uit het niets te voorschijn gekomen!

De angstgevoelens van beschermers van oude voertuigen zouden enigszins uit de weg kunnen worden genomen door te wijzen op het feit dat geen van deze tanks van een bijzonder ongewoon of zeldzaam type was. Bovendien kreeg het tankmuseum in Bovington de gelegenheid elk voorwerp te verwijderen dat de voortgang kon versnellen dan wel vergemakkelijken van zowel hun restauratieprojecten als van hun geëxposeerde stukken. Toen indertijd de tanks werden begraven, werd de gedragsregel gevolgd dat een aftands geworden doelwit dat zichtbaar 'op' was, ter plaatse zou worden begraven indien het om welke reden dan ook niet meer kon worden opgekalefaterd. Aange-

zien in die tijd doelen overvloedig aanwezig waren, werden tanks die vandaag veel minder toegetakeld zouden lijken dan hun moderne tegenhangers, bij wijze van spreken eenvoudig onder het kleed geveegd.

Voordat de ontgraven tanks als doelwit op het

schietterrein werden geplaatst, kregen wij de kans foto's van ze te maken, evenals van andere overblijfselen om aldus een representatief overzicht samen te stellen van de totaal twee- of driehonderd doelen die tezamen de 'reliëken van het schietkamp' uitmaken.



Geheel boven: Een Sherman en een Churchill, in de zomer van 1985 in Battlesbury op de vlakte van Salisbury. Boven: Een op z'n kop gezette Churchill zonder geschutskoepel, verraadt de ware conditie van deze reliëken - inderdaad zeer bedroevend. Het tankmuseum in Bovington heeft enkele bruikbare delen verwijderd.



Technici van het tankmuseum in Bovington bezig de Rolls-Royce Meteor motor uit de Cromwell te halen.



Een Duplex Drive Sherman in Battlesbury Bowl. De bewapening werd reeds verwijderd vóórdat het gevaarte werd begraven.



Het formatieteken van de 79e Armoured Division was nog zichtbaar op de voorzijde van de romp van een der Churchills die in Battlesbury werd opgegraven.



Een Churchill, compleet met geschutskoepel, zich koesterend in de ochtendzon in Battlesbury. Let op het ontbreken van de kanonnen in de koepel en in de romp.



Een bedekte Covenanter *links* en een onbedekte *rechts* bij Imber Firs. Deze foto's geven aan hoe moeilijk het was deze voertuigen te zien!



De verwrongen overblijfselen van een Duplex Drive Sherman die verscheidene jaren op de schietbaan was gebruikt - wat duidelijk te zien is!



Een Sherman en een Centurion bij Bishopstrow Down in nagenoeg dezelfde conditie.



Een ongewoon voertuig dichtbij is deze Churchill bruglegger, waarvan een hulpstuk zichtbaar is achter de Comet.



Toegetakelde Churchills, Cromwells en niet te identificeren voorwerpen, alle geschilderd in een heldere opzichtige kleur oranje, zoals zij vandaag de dag zijn te zien op de schietbaan.



Een Saracen ambulancevoertuig bij Summer Down.



Een vriendelijk uitziende Daimler pantserwagen bij Wadmans Coppice.



Een echt pronkstuk is deze Duitse PAK 38, door majoor John Gillman in augustus 1985 geborgen ten behoeve van Bovington.



**'40-'45
TOEN & NU**

Onderzoek van lezers

Wellingtons op Hixton in februari 1943. Resten van de BK 347, op de voorgrond, bestaan nog - overigens in zeer verschillende streken. (IWM)

Een neergestorte Wimpey Wellington

DOOR DAVID J. SMITH

Goede overzichtsfoto's van vliegvelden uit de oorlog zijn zeldzaam, voornamelijk omdat de veiligheidseisen niet toelieten dat achtergrondopnamen werden getoond. Een van de beste, genomen vanaf het dak van de verkeerstoren op het vliegveld Hixton bij Stafford, is zeer redelijk bekend. Weinig mensen weten echter dat de gedeelten van de Wellington op de voorgrond nog steeds bestaan. Alle andere types uit de tijd van dit vliegtuig zijn na de oorlog verschromt. Maar de overblijfselen van de BK 347 kunnen nog worden aangetroffen op de Yorkshire berg waar zij haar leven eindigde.

No. 30 Operational Training Unit op Hixton en op het nabijgelegen hulpvliegveld Seighford (spreek uit Syf'd) was een van de vele eenheden die bemanningen leverde voor de nachtelijke bomaanvallen. De opleidingseenheid was op 28 juni 1942 opgericht en had, tot haar ontbinding in juni 1945, achtereenvolgens Wellingtons van diverse types in gebruik (de eenheid was in februari 1945 verhuisd naar Gamston in Nottinghamshire). Het percentage ongelukken tijdens de training was erg hoog, aangezien veel vliegtuigen afgedankte frontlijn toestellen waren die hier en daar wat waren versleten. Hierbij gevoegd de onervarenheid van de bemanningen en, onder alle weersomstandigheden, langdurige cross-country vluchten, de klok rond, om de inzet van Bomber Command op peil te houden, en het wordt duidelijk dat ongelukken niet konden uitblijven.

Het ongelukkenoverzicht voor de Wellington MkIII BK 347, aanwezig bij de Air Historical Branch laat zien dat de BK 347, na op 24 april 1944 van het hulpvliegveld Seighford te zijn opgestegen voor een cross-country oefenvlucht, tegen een berg was gebotst terwijl het toestel op een hoogte vloog van bijna 700 meter. Het vliegtuig was 240 km uit de koers en verondersteld werd dat het door het wolkendeek was gedaald om zijn positie te bepalen. Dit was tijdens de oorlog een veel voorkomende oorzaak van vliegtuigongelukken bij koersafwijkingen. In zo'n geval moest de angstwekkende beslissing worden genomen door de wolken heen te dalen en maar te hopen dat er geen obstakels zouden zijn, en anders uit het toestel te springen of op zee te landen. Het was mogelijk bij grondstations positie-

bepalingen op te vragen om aldus de weg naar huis te vinden, maar de vliegtuigradio's waren dikwijls onbetrouwbaar en soms volstrekt onbruikbaar.

De enige overlevende van de zeven koppen tellende bemanning was sergeant Marks, de schutter in de achterste koepel. Hij liep slechts lichte verwondingen op en hij werd behandeld in het Cumberland and Westmoreland County Hospital in Kendal. Aangenomen wordt dat hij in staat was anderhalve kilometer verderop naar de spoorlijn te lopen die het veenmoeras doorkruiste om hulp te halen. Helaas noemt het operationeel dagboek van No. 30 OTU niet z'n voorletters, noch zijn registratienummer, zodat het moeilijk is achter z'n huidige verblijfplaats te komen om ons de achtergrond van het verhaal te vertellen. Het kan ook zijn dat hij het ongeluk heeft gehad later boven Duitsland te zijn neergeschoten.

De namen van de omgekomen slachtoffers zijn

eerste luitenant-vlieger E.M. Barrett (piloot), kapitein-vlieger A. Alderson (navigator), sergeant-vlieger P.E. Lomas (navigator), tweede luitenant-vlieger R.G.C. Brodie (bommenrichter), sergeant N. Skirrow (telegrafist/boordschutter) en sergeant R.C. Holmwood (boordschutter).

Het dagboek van de eenheid zegt niet veel over het ongeluk, behalve de namen van de bemanningsleden, het serienummer van het vliegtuig en de locatie. Dit was niet vreemd, gezien de ontstellende verliescijfers van de eenheid. Diezelfde maand verloor No. 30 OTU nog drie Wellingtons tijdens ongelukken, waarbij 14 mensen omkwamen, terwijl twee toestellen ernstig werden beschadigd tijdens ongevallen op de grond. Tijdens haar driejarig bestaan verloor de eenheid meer dan 50 vliegtuigen, resul-



Het nogal rommelige vliegveld thans, ongeveer 11 km ten noordoosten van Stafford.



Aan de oppervlakte liggende wrakstukken van de BK347. De grote ronde voorwerpen zijn de ringen waarin de uitlaatgassen worden verzameld. Links daarvan ligt de voorkant van de motorkap.

terende in meer dan 130 omgekomen bemanningsleden en vele ernstig gewonden. Mr. R.E. Tonge, de huidige eigenaar van de plek waar het vliegveld Hixon lag, kende de oorlogsgeschiedenis ervan en toen hij de foto zag besloot hij de schilder Alan Preece op te dragen er een olieverfschilderij van te maken. Dit hangt thans in zijn burelen in de voormalige controlekamer op de eerste verdieping van de geheel opgeknapte verkeersstoren. De voormalige technische werkplaatsen van hangars zijn thans een industrieterrein, maar tenminste een startbaan is nog in uitstekende conditie. Een privé-eigenaar vliegt van hier in een licht toestel dat hij stalt in een klein gebouw op het voormalige vliegveld. Hixon is nooit een erg bevredigende plaats geweest voor een vliegveld aangezien het is omringd door lage heuvels die verscheidene van zijn Wellingtons hebben gekost.

Er is altijd enige verwarring geweest omtrent de juiste plaats van het ongeluk met de BK 347. Sommige bronnen noemen Great Whernside, andere Whernside, vanwege de wrakstukken van een Wellington op en rond beide bergen. Ondanks de naamsovereenkomst liggen zij in Yorkshire ruim 30 km van elkaar. Tenslotte werden de coördinaten van een topografische kaart uit de oorlog omgerekend in die van het thans gebruikelijke coördinatenstelsel, waarbij kon worden bevestigd dat het wrak op de Whernside de BK 347 was.

In de zomer van 1984 gingen John Finch-Davies en ikzelf op zoek naar het vliegtuig, waarbij wij de auto achterlieten naast de smalle weg tussen Ingleton en Dent (het is ook mogelijk de berg te naderen vanaf de weg naar het zuidoosten, maar deze afstand is aanmerkelijk langer).

Het is een redelijke gemakkelijke klim en vanaf de bergkam kan de plek van de inslag worden waargenomen, hoewel deze zich ongeveer een kleine honderd meter benedenwaarts aan de andere kant bevindt, aan de voet van een steile met gras begroeide helling.

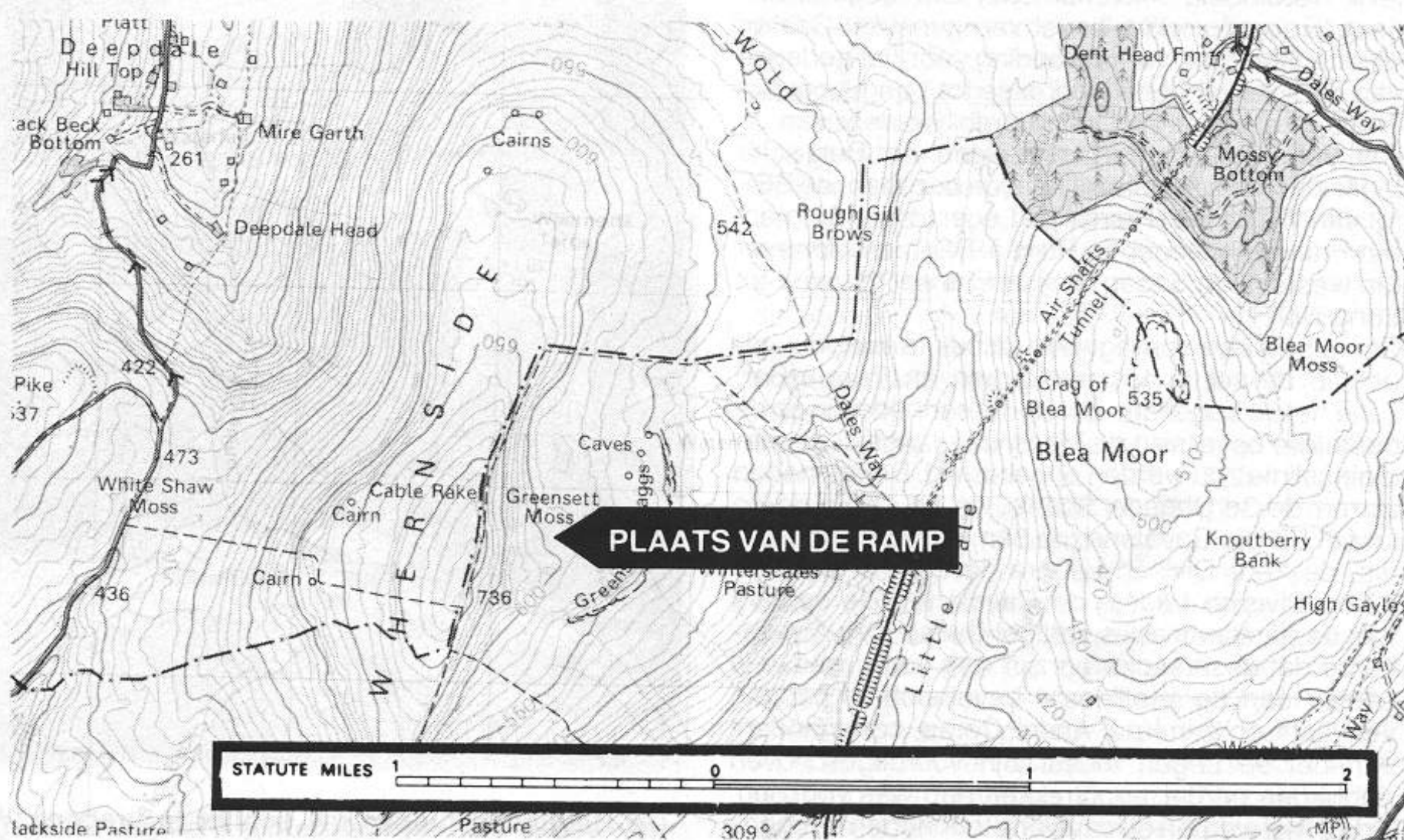
Het is duidelijk dat een groot aantal delen van de Wellington in het veen zijn begraven. De grootste delen aan de oppervlakte zijn de ringen waarin de uitlaatgassen worden verzameld en delen van de poten van het onderstel. Aangezien zich hogerop ook stukken bevinden, is het aannemelijk te veronderstellen dat het reddingsteam van No. 60 Maintenance Unit de zwaarste delen naar een plaats heeft gebracht waar een grote kuil kon worden gegraven om ze daarin kwijt te raken. Helaas

maken de archiefstukken van de Unit geen melding van dit karwei; slechts de meer spectaculaire gevallen werden opgetekend. Vele elementen van onderscheidene geodetische structuur liggen her en der verspreid, tesamen met verscheidene kleine stukken gebroken materiaal. De motoren liggen waarschijnlijk in de kuil die het reddingsteam heeft gegraven. Iedere opgraving zou echter met handkracht moeten gebeuren wegens de ontoegankelijkheid van het terrein.

De Wellington BK 347 is gedurende haar hele carrière een trainingstoestel geweest, dat werd gebouwd door de schaduwindustrie van Vickers Armstrong in Hawarden bij Chester. Het werd op 2 oktober 1942 geleverd aan No. 46 Maintenance Unit, die het vliegtuig operationeel maakte en het, in afwachting van de toewijzing ervan aan een eenheid, voorlopig in bewaring hield. De BK 347 kwam op 30 december 1942 bij No. 30 OTU en op 21 januari 1944 bij No. 13 MU in Henlow. Het laatste gold waarschijnlijk een algehele revisie, aangezien

het toestel op 7 februari naar No. 30 OTU terugkeerde, om twee maanden later echter neer te storten. Op 15 december 1945 verongelukte de Barracuda DR 306 binnen enkele honderden meters van de plaats waar de Wellington was neergekomen. De piloot, sergeant J.R. Crevier, was slechts licht gewond en het wrak werd eenvoudig achtergelaten. Helaas werd het ongeveer twaalf jaar geleden teruggevonden door een wrakkenbergingsgroep uit Yorkshire die vervolgens echter haar plan opgaf een luchtvaartmuseum te beginnen en haar collectie, zo gaat het verhaal, als schroot verkocht. Een vleugelgedeelte van 3,60 meter is alles wat er rest, hetgeen jammer is aangezien dit wrak in Yorkshire eens het meest complete was.

Voor Mr. Tonge namen we enkele kleine wrakstukjes mee opdat deze tesamen met het schilderij zouden kunnen worden getoond. Het was echter moeilijk te veronderstellen dat deze gecorrodeerde fragmenten, werkelijk ooit hadden deel uitgemaakt van dit eens zo prachtige toestel.



Dit deel van de strafkaart 1:50.000, kaartblad 98, toont de plaats van de ramp op coördinaat 742817.

**'40~'45
TOEN & NU**

Het gebeurde hier



Het wrak van de 'Gard', een Renault tank van het 2e Eskadron van het 37e Bataillon de Chars de Combat, houdt bij Flavion de wacht over de graven van een Franse jager en een infanterist. De 'Gard' werd op 15 mei 1940

buiten gevecht gesteld, waarbij de hele bemanning omkwam. (Bundesarchiv)

DE WEG EINDIGT IN DENEË

In de vroege morgen van 10 mei 1940 overschreed de Duitse Wehrmacht de grenzen van Nederland, België en Luxemburg. Tegelijkertijd deed de Luftwaffe aanvallen op vliegvelden, spoorwegstations en op verkeersknooppunten. Overeenkomstig de plannen die waren opgesteld op 17 november 1939 tijdens het Londens beraad tussen Engeland en Frankrijk, kwam het zogeheten 'Plan-E' tot stand. Dit hield in dat het Franse leger en de Britse Expeditionaire Macht (de BEF), die zich sinds het uitbreken van de oorlog met Duitsland in Frankrijk bevond, bij een Duitse aanval op België onmiddellijk België zouden binnenrukken om verdedigingsstellingen in te nemen langs de lijn Antwerpen-Leuven-Wavre-Namen-Sedan-Longuyon, aldus oostelijk verbinding makende met de Maginotlinie. Legergroep A, onder bevel van generaal Gaston Billotte, kreeg de verantwoording voor het gedeelte van de lijn vanaf de Noordzee tot Longuyon; het Franse 7e Leger zou het noordelijke deel van de lijn voorbij Antwerpen verdedigen; het Belgische leger zou het gedeelte tot Leuven bezetten, de BEF tot aan Wavre; het Franse 1e Leger tot aan Namen, het Franse 9e Leger tot Pont-à-Bar (zes kilometer ten westen van Sedan) en het Franse 2e Leger tot Longuyon.

Ten einde een vertragende tactiek te kunnen volgen in de sector tussen Namen en Pont-à-Bar, zette het 9e Leger drie cavalerie-eenheden in op de oostelijke oever van de Maas waarlangs de verdedigingslijn zou worden opgebouwd. De eenheden waren de 3e Brigade Spahis, en de 1e en de 4e Lichte Divisie Cavalerie (de 3ème Brigade de Spahis, de 1ère Division Légère de Cavalerie en de 4ème Division Légère de Cavalerie). De opmars van de pantserdivisies van het Duitse XVe Armee-korps dat deze sector op zijn weg vond, was veel sneller dan de geallieerde bevelhebbers hadden verwacht en generaal André Corap, commandant van het 9e Leger, moest zijn vooruitgeschoven eenheden eerder terugtrekken dan was voorzien. Op 12 mei werden de cavalerie-eenheden teruggetrokken achter de Maas en de bruggen opgeblazen. De spoorbrug bij Antwerpen werd vernield om 16.30 uur en een kwartier later, toen de voorhoede

van de 7e Panzerdivision onder bevel van Hauptman Horst Steffen, in Dinant arriveerde, waren ook daar de bruggen reeds opgeblazen. Hetzelfde verhaal geldt Yvoir. Daar naderde de voorhoede van de 5e Panzerdivision, onder commando van Leutnant Heinz Zobel, de verkeersbrug omstreeks 17.45 uur, om slechts te constateren dat deze door de verdedigers was vernield en in de rivier geworpen (de hoofdmacht van de Panzerdivision, Kampfgruppe Werner, waartoe de eenheid van

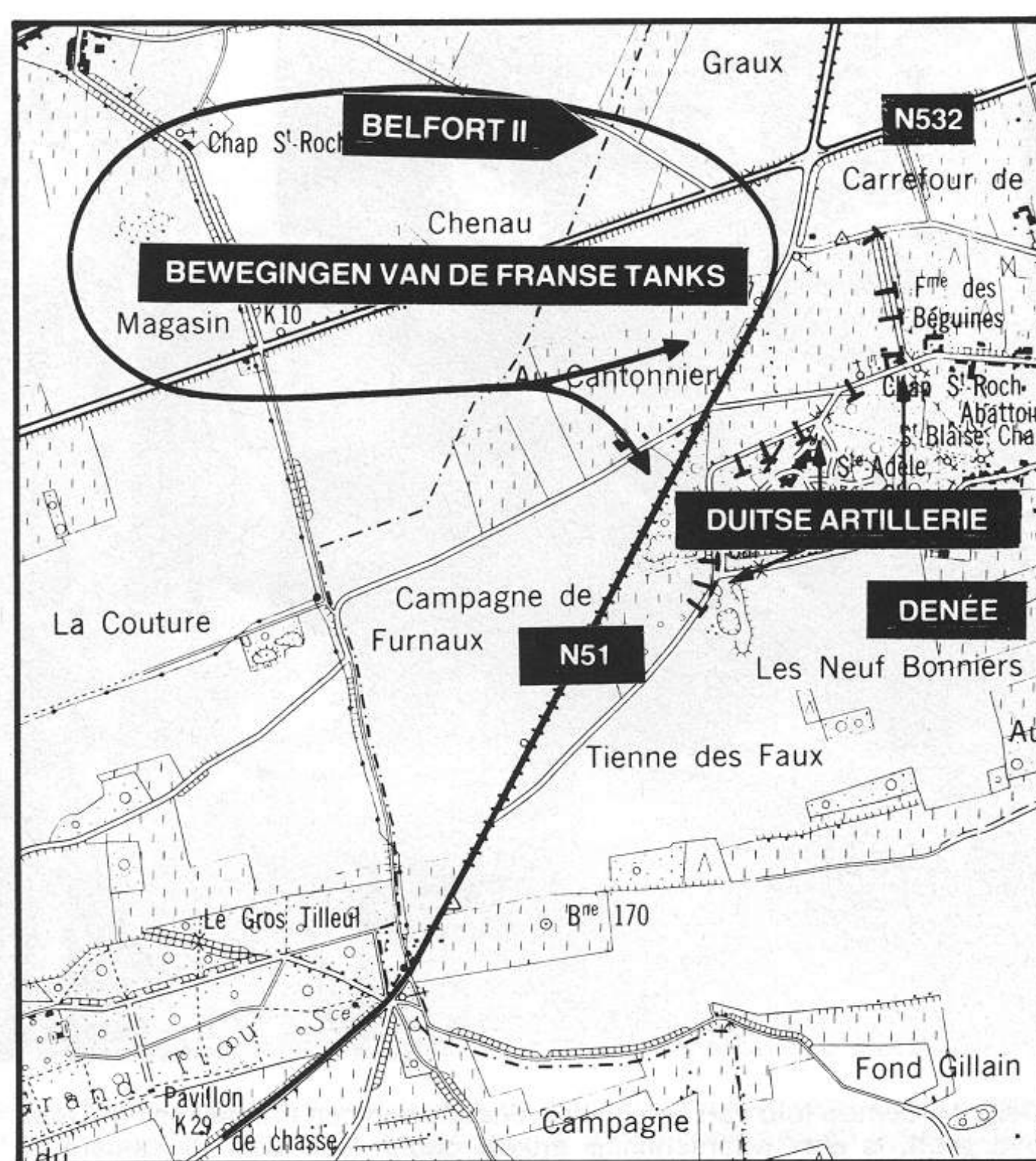
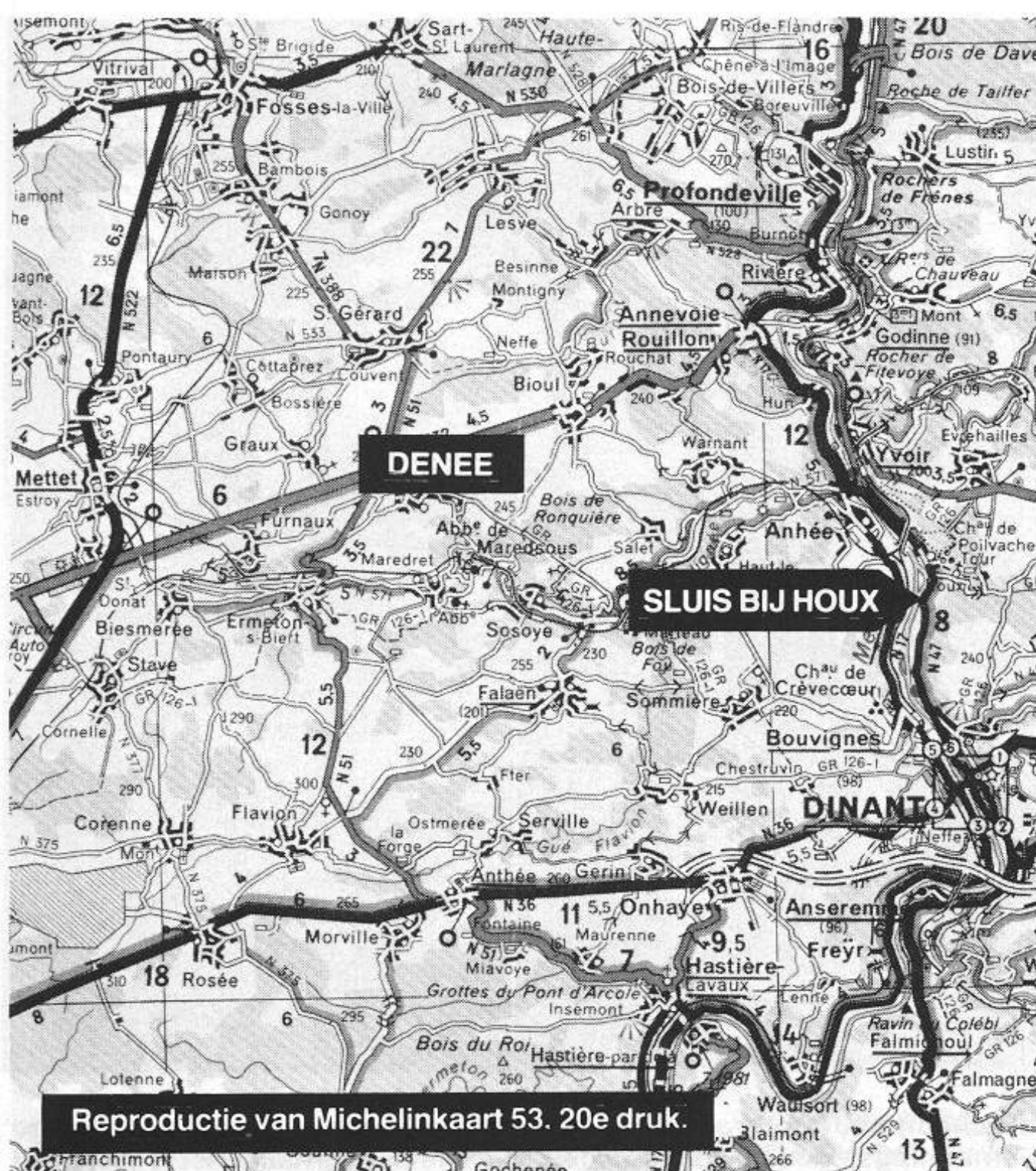
DOOR JEAN PAUL PALLUD

Leutnant Zobel behoorde, was onder bevel gesteld van de 7e Panzerdivision). De brug bij Profondeville ging om 19.00 uur de lucht in en die bij Hastière om 21.00 uur.

Gedurende de nacht van 12 op 13 mei slaagden de eerste eenheden van Kampfgruppe Werner erin de rivier over te steken bij de sluis te Houx, vier kilo-



De Belgische huisvrouw schijnt te vragen: 'Wie betaalt mijn deur?'. Het antwoord daarop zou moeten luiden: 'Het Duitse leger, Madame!' De 'Var', een Renault B1 bis (No. 323) van het 2e Eskadron, moest gedurende de opmars van de 14e mei in het dorp Ermeton halt houden wegens moeilijkheden met de transmissie. De bemanning was niet in staat deze te verhelpen en trok zich



Links: Rommel steekt ten noorden van Dinant de Maas over. **Rechts:** De bewegingen van het 3e Eskadron van het 37e BCC op 15 mei. Na de inleidende schermutselingen gedurende de ochtend, waarbij 'Amiral Guépratte' en 'Belfort II' buiten gevecht werden gesteld, reorganiseerde het eskadron zich enkele kilometers westwaarts, en hervatte toen de aanval vanaf de huidige N51 op de aangegeven Duitse posities. Slechts drie bemanningsleden van de strijdgroep konden zich weer bij de Franse troepen voegen. Zestien man werden gedood en 25 gevangen genomen. De plek waar de 'Belfort II' buiten gevecht werd gesteld is ook aangegeven.

meter ten noorden van Dinant. Spoedig volgden, even ten noorden van de stad, eenheden van de 7e Panzerdivision. Deze bruggehoofden waren slechts dun bezet, maar Franse tegenaanvallen om ze te elimineren liepen op niets uit en het XVe Armeekorps consolideerde zijn greep op de westelijke oever gedurende de rest van de dag.

14 mei

In de ochtend van de 14e mei lanceerde generaal-majoor Erwin Rommel, commandant van de 7e Panzerdivision, een doortastende aanval in westelijke richting met het doel Onhay, vijf kilometer ten westen van de Maas te veroveren. Deze aanval kwam echter ten westen van het dorp tot staan toen

deze stootte op Franse posities. Het Franse oppercommando, dat inzag welk gevaar deze doorbraak ten westen van de Maas zou kunnen opleveren, wierp een pantserdivisie in de strijd, de 1e Reserve Divisie Kurassiers (1ère Division Cuirassée de Réserve) die werd onttrokken aan het 1e Leger, met het doel steun te verlenen aan het bedreigde 9e Leger. Die ochtend gealarmeerd, ging de divisie kort na de middag over naar het 9e Leger en kreeg zij de opdracht samen met de 4e Noordafrikaanse Infanteriedivisie (4ème d'Infanterie Nord Africaine), een tegenaanval voor te bereiden in de richting van Dinant. Om 17.00 uur kreeg de commandant van de infanteriedivisie, generaal Marie-Germain Bruneau, bevel zijn eenheid, die zich had verplaatst

naar de sector Charleroi, te hergroeperen in het gebied Ermeton-Flavion-Corenne-Stave, zo'n vijftien kilometer ten westen van Dinant.

De kurassiersdivisie bestond uit twee halve brigades en een bataljon gemotoriseerde infanterie. Elke halve brigade telde twee tankbataljons. Het ging hier om de volgende onderdelen:

1e Halve Brigade (1ère Demi-Brigade) onder kolonel Jean-Marie Rabanit, uitgerust met Renault B1 bis halfzware tanks:

28e Tankbataljon (28ème Bataillons de Chars de Combat) onder bevel van majoor Louis Pinot;

37e Tankbataljon (37ème Bataillons de Chars de Combat) onder bevel van majoor Jean-Marie de Cissey.

3e Halve Brigade (3ème Demi-Brigade) onder kolonel Charles Marc, uitgerust met lichte tanks van het type Hotchkiss H 39:

25e Tankbataljon (25ème Bataillons de Chars de Combat) onder bevel van majoor Maurice Pruvost;

26e Tankbataljon (26ème Bataillon de Chars de Combat) onder bevel van majoor Pierre Bonnet.

5e Bataljon Jagers (gemotoriseerd) (5ème Bataillon de Chasseurs Portés) onder bevel van majoor Louis Perrodo.

De bronnen geven uiteenlopende informatie omtrent de sterktes, maar de 1e Divisie Kurassiers had 160 tot 180 tanks - omstreeks 70 Renaults B1 bis bij de 1e Halve Brigade en om en nabij de 90 Hotchkiss H 39 tanks bij de 3e Halve Brigade. De Duitse pantserdivisies die hier tegenover stonden, hadden een numerieke overmacht van ongeveer 3 op 1: de 7e Panzerdivision telde ongeveer 200 tanks en de 5e Panzerdivision iets meer dan 300. Niettemin was de Renault B1 bis voor die dagen een krachtig wapen. De tank was goed gepantserd - 60 mm aan de voor- en zijkanten van de romp en 56 mm voor de zijkanten van de geschutskoepel - en goed bewapend. Deze laatste bestond uit een ABS 29 kanon van 75 mm in de romp, een 47 mm SA 35 kanon in de geschutskoepel en twee mitrailleurs van 7.5 mm. De tank woog echter 32 ton en hoewel de motor was opgevoerd tot 300 pk, werd dit betaald met een verminderde actieradius. De Renault B1 bis was bovendien langzaam, moeilijk te hanteren, en niet ontworpen voor de mobiliteit die de gepantserde Duitse Blitzkrieg vereiste. Het was de voornaamste Franse middelzware tank in 1940, waarvan er, voor de ineenstorting in juni 1940, in totaal 365 werden gebouwd (plus 35 Renaults B1). Acht bataljons vechtwagens (chars de combat) waren er in mei 1940 mee uitgerust. Elk bataljon telde drie eskadrons die een totale organieke sterkte hadden van 33 tanks.

Op de Renault B1 bis waren allerlei merktekens aangebracht: iedere tank had zijn eigen nummer -

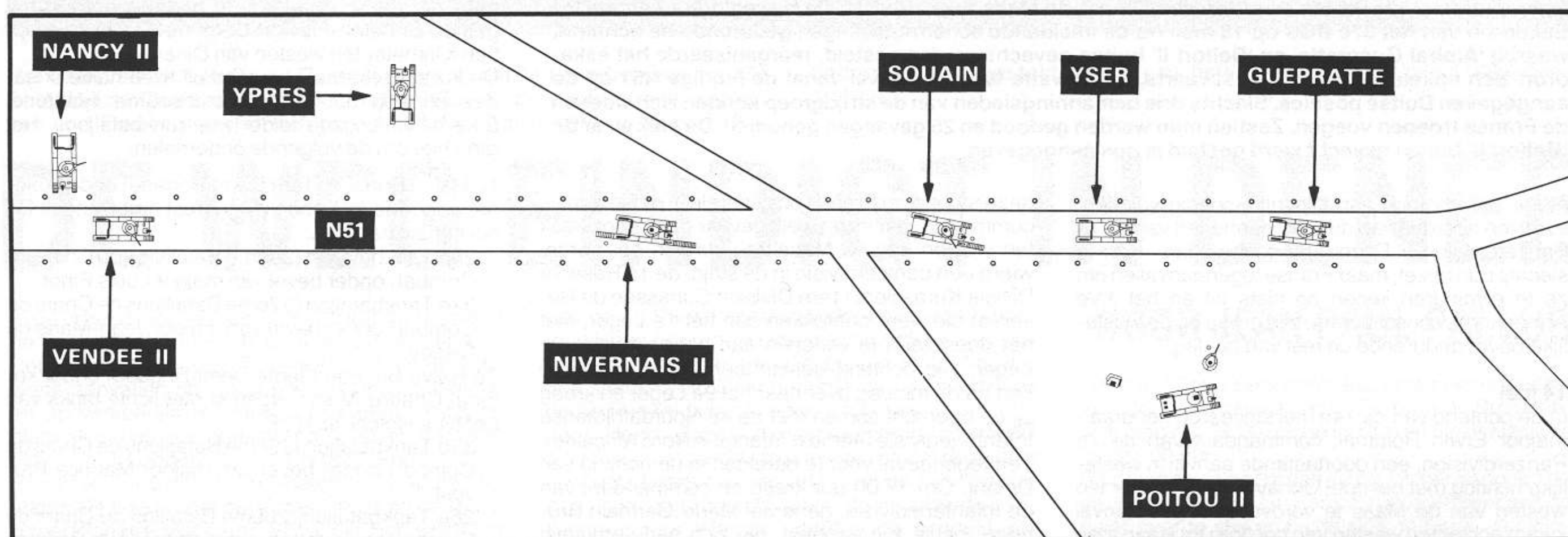


terug, waarbij de tankcommandant, 2e luitenant De la Romignière achterbleef om hem te bewaken. Tijdens de Duitse aanval op 15 mei, werd hij door eigen troepen opgepikt. De schade aan het huis werd veroorzaakt toen de Duitsers probeerden de onhandelbare tank te verplaatsen, met desastreuze gevolgen! (Bundesarchiv)



Deze beroemde foto van een bemanningslid van een Franse tank die zich overgeeft, is zeer waarschijnlijk enkele dagen later voor de camera in scène gezet. Toen deze Renault, de 'Amiral Guépratte' werd geraakt, werd

de chauffeur, korporaal 1e kl Roger Level, gedood, terwijl alle overige bemanningsleden gewond raakten, van wie twee ernstig. Het is zeer goed mogelijk dat de 'Fransman' een Duitse 'stand in' is. (Süddeutscher Verlag)



Boven: Foto tijdens de gevechten genomen door Heinz Fendesack van de Duitse 8e Infanteriedivision. Te zien is een andere Renault, de 'Ypres' (No.408), ter zijde van de weg en in vlammen na een voltreffer. Rechts: Het gevecht is voorbij en twee Duitsers bekijken het wrak, terwijl een Junker

Ju 52 laag overvliegt. De commandant van de tank, de 1e luitenant Michel Duhourceau, en z'n bemanningsleden van de 1e Sectie van het 3e Eskadron, liggen aan de rechterkant begraven. (ECP Armées)



aangebracht op de stang juist onder het 75 mm kanon, op de deur rechts op de romp en soms in de linker bovenhoek van de achterste rompplaat. De naam van de tank stond op de voorzijde van de romp, aan beide kanten van de geschutskoepel. De Franse driekleur was onder de naam op de voorzijde geschilderd, alsmede op de rechterzijde van de koepel. De commandant van het 37e Bataillon de Chars de Combat, majoor de Cisse, reed in de Béarn II. Het 1e Eskadron van dit bataljon stond onder commando van ritmeester Henri Raberin (Garonne), het 2e onder dat van ritmeester Pierre Gilbert (Adour) en het 3e onder dat van ritmeester Jacques Lehoux (Poitou II). Elk eskadron -tien tanks- was herkenbaar aan een meetkundige figuur (een vierkant voor het eerste, een driehoek voor het tweede en een cirkel voor het derde), terwijl elke sectie, bestaande uit drie tanks, werd gekenmerkt door een letter en door een der symbolen uit het kaartspel (schoppen, harten en ruiten), die waren geplaatst binnen de meetkundige figuur. Het tactisch kenteken van elk eskadron of sectie was zichtbaar aan de zijanten van de koepel, achterop de zijanten van de romp en op de beide hoeken van de achterste pantserplaat. In het 3e Eskadron werden de drie tanks van de 1e sectie aangeduid met de letter T en het schoppenteken binnen de eskadronscirkel. De 2e Sectie voerde de letter U en een hart in de cirkel en de 3e Sectie de letter X met het ruitensymbool. De Poitou II van de eskadroncommandant was herkenbaar aan de code 3C.

15 mei

De 1e Divisie Kurassiers verplaatste 's nachts haar tanks om te trachten de uitval van Duitse pantsers uit het bruggehoofd Dinant-Yvoir te blokkeren. Het 28e Tankbataljon bevond zich in Flavion, iets ten noorden van de hoofdweg Dinant-Philippeville (thans de N36); het 25e Tankbataljon lag bij Correnne en het 26e ten noordoosten van Flavion. Het 37e Tankbataljon bevond zich bij Ermeton, even ten zuiden van een andere van oost naar west lopende hoofdweg (thans de N532). Deze positie was tactisch juist, maar de brandstofsituatie liet te wensen over, hetgeen bijzonder ernstig was voor de eenheden van de 1e Halve Brigade, aangezien de Renault B1 bis een grote, brandstofslurpende motor had. Hoewel het 37e Tankbataljon met wat benzine werd bevoorrad, had het 26e Tankbataljon op 15 mei niets meer.

Om 08.30 uur merkten de bemanning van de Franse tanks dat de Duitse pantsers zich nabij Anthée, drie kilometer ten westen van Flavion, in westelijke richting verplaatsten. Dit was de voorhoede van het 25e Panzerregiment van de 7e Panzerdivision. De Fransen openden het vuur om de opmars te stuiten, waarin zij een tijdlang slaagden, maar de Duitsers begonnen onmiddellijk op te rukken door het beboste gebied in het zuiden teneinde aldus langs de Franse posities te komen, wetende dat hun

De 'Vendée II' (No. 468) en de 'Nancy II' (No. 448) werden uitgeschakeld ten zuiden van Denée. Beide Renaults behoorden tot de 3e Sectie van het 3e Eskadron. De sectie-code was de letter X. De 'Vendée II' werd onbruikbaar toen een granaat de chauffeur, korporaal 1e kl Charles Camus, doodde en de andere twee bemanningsleden ernstig verwondde. De tankcommandant, 1e luitenant Baston, werd gewond door een andere granaat. In de 'Nancy II' zaten drie man extra: huzaar Armand Poulain, de chauffeur van de 'Ourcq', een eerder die dag bij Flavion uitgeschakelde Renault van het 2e Eskadron, en twee bemanningsleden van de 'Belfort II', behorende tot de 2e Sectie van het eskadron en bij het begin van het gevecht in de middag, ten noordwesten van Denée buiten gevecht gesteld. Drie mannen werden gewond toen de 'Nancy II' werd geraakt, terwijl huzaar Poulain werd gedood door een anti-tank granaat en de tankcommandant, 2e luitenant Alexandre Lecocq, door mitrailleurvuur. De burgers op de foto hebben zojuist huzaar Poulain, korporaal 1e kl Camus en 2e luitenant Lecocq begraven. (ECP Armées)



tanks in een frontale tankslag inferieur waren aan de Franse Renaults B1 bis. Het merendeel van de Duitse tanks verreed zo het gevecht, maar de Panzeraufklärungsabteilung 37, de verkennings-eenheid van de 7e Panzerdivision, die daarna volgde handhaafde de druk op het 26e en 28e Tankbataljon, terwijl ondertussen artillerie in stelling werd gebracht. De Franse tanks sloegen hard terug en stelden enkele vijandelijke tanks buiten gevecht. Zij werden echter ernstig gehinderd door een gebrek aan brandstof en, door hun gebrek aan mobiliteit, werden zij een voor een de prooi voor het Duitse artillerievuur.

In het noorden kreeg het 37e Tankbataljon bevel een tegenaanval te ondernemen op de tanks van Panzerregiment 31 van de 5e Panzerdivision. Dit verplaatste zich vanaf het bruggehoofd bij Houx langs de as Sommière-Falaën en dreigde zo het 28e Tankbataljon te omtrekken. Het 2e Eskadron van het 37e Tankbataljon, dat de tegenaanval leidde, raakte de Duitse voorhoede goed, maar

leed zelf ook zware verliezen. Luitenant Louis Bounaix, commandant van de 3e Sectie van dit eskadron beschreef het gevecht, dat hij met zijn tank Guynemer voerde, aldus:

'Treffers klonken tegen het pantser van onze linker kant, maar ik kon aanvankelijk de vijand niet identificeren en, terwijl ik het zuidoosten afzocht, riep mijn chauffeur: 'Er staat een tank aan de rand van dat bos!' Het was een Panzerkampfwagen (PzKpw) IV en ik richtte het 75 mm kanon. 'Elevatie 450' - te kort... 'Elevatie 500' - weer te kort - 'Elevatie 550' - 'Treffer!' Op het frontpantser van de vijand was een helderrode lichtflits zichtbaar en twee of drie mannen rolden naar beneden, onder de struiken in de nabijheid. Ik realiseerde mij toen dat mijn gehele linkerflank vol zat met Duitse tanks die ik echter niet duidelijk kon zien aangezien zij niet bewogen en gecamoufleerd stonden tegen het bos. Met een rode lichtflits raakte een granaat ons pantser waardoor de zijdeur open vloog. Huzaar Millard greep de deur en hield deze verder gesloten



Nadat de 'Ypres' niet meer brandde werden de dode bemanningsleden op gruwelijke wijze zichtbaar, onder wie de commandant, 1e luitenant Michel Dubourceau. Het derde bemanningslid ligt achter de tank en is niet zichtbaar. (Bundesarchiv)

gedurende de rest van het gevecht. Mijn chauffeur, wachtmeester Reverberi, schreeuwde plotseling naar mij, 'Legac is hier!' en door de deur van de geschutskoepel half te openen kon ik zien dat dit juist was. Huzaar Legac stond daar temidden van deze helse wereld. Hij was de chauffeur van de Adour, de tank van de eskadronscommandant. Hij vertelde mij dat ritmeester Gilbert was gewond en mij had aangewezen het commando over te nemen...

Wij stelden nog een Duitse tank buiten gevecht, maar toen begonnen onze moeilijkheden. 'De radiator is getroffen!' Of dit was gebeurd door een granaat of door bouten die na een treffer uit het pantser waren gevlogen, wist ik niet. Niettemin onze radiator was doorboord. Een andere granaat raakte het 75 mm kanon waardoor het in z'n terugstootpositie werd vastgeklemd. Wij bleven echter vuren met de 47... We verplaatsten ons een beetje en aan de rand van het bos zag ik de Gard met de deur van de koepel open. Door de opening kon ik de radio zien en wachtmeester Waslet met een revolver in zijn hand. Wat was er gebeurd? Ik kon het alleen maar raden... Mijn rechter rups ratelde zeer verontrustend en mijn 47 mm kanon was zo intensief gebruikt dat door de oververhitte olie in het terugstootsysteem de kulas niet kon worden gesloten. We trokken langzaam terug.'

Om 14.00 uur was het 2e Eskadron nagenoeg vernietigd: van de zeven tanks die de aanval waren begonnen, waren er vier tijdens het gevecht uitgeschakeld, en terwijl de overblijvende drie, de Guynemer, de Ourcq en de Isère, in zo'n slechte toestand verkeerden -kapotte motoren of rupsen en zonder brandstof en munitie- dat zij door hun bemanningen moesten worden vernield toen deze bij de startlijn waren teruggekeerd. De eskadronscommandant, ritmeester Gilbert, was met het grootste deel van zijn bemanningsleden gedood door mitrailleurvuur toen zij uit z'n tank, de Ardour, kropen die daarna door artillerieschoten in brand vloog. Het 1e en 3e Eskadron, die slechts flankaanvallen hadden uitgevoerd en daardoor weinig verliezen hadden geleden, werd om 16.00 uur opdracht gegeven zich naar het noorden te verplaatsen, naar de streek van Mettet. Het 3e Eskadron zou naar Somtet gaan, een dorpje op een kilometer ten zuiden van Mettet. In het zuiden naderde het 28e Tankbataljon zijn einde: de meeste Renault tanks hadden geen brandstof meer en waren thans kwetsbare doelen geworden. Toen om 17.30 uur het 28e Tankbataljon bevel kreeg terug te vallen op de lijn Mettet-Florennes, konden in feite slechts tien B1's bis worden teruggetrokken. Het 26e Tankbataljon dat slechts 25 Hotchkiss tanks over had, trok zich terug naar Mettet, waarna het 25e Tankbataljon dat minder verliezen had geleden, dit voorbeeld volgde.

Denée, 15 mei namiddag

Het 3e Eskadron begon zijn verplaatsing naar het noorden om 16.00 uur. De colonne bereikte de hoofdweg (nu de N51) ten zuiden van Ermeton. De

voerste twee tanks, de Poitou II en de Nivernais II, bonden de strijd aan met een Duits anti-tank kanon dat zij vernietigden en dat de colonne had bedreigd vanuit een positie op ongeveer 200 meter ten oosten van de weg. In Ermeton werd de voortgang van de tanks belemmerd door een kleine rivier alwaar geen geschikte overgang was te vinden, en in plaats van zich in westelijke richting naar Somtet te verplaatsen zoals was voorgenomen, ging de colonne nu in noordelijke richting teneinde de hoofdweg even ten noorden van Denée te bereiken. Bij het naderen van dit dorp ontdekten de Fransen groepjes Duitse infanterie die zij aanvielen. Duitse kanonnen openden daarop onmiddellijk het vuur. De Amiral Guépratte, de laatste tank van de colonne, werd geraakt en stopte ten westen van het dorp. De Belfort II kreeg een paar honderd meter verder noordelijk eveneens een treffer en begon te branden. Ondanks het feit dat zij onder vuur lagen van de Duitse infanterie, slaagde de bemanning erin met brandblusapparatuur de vlammen te doven. Ritmeester Lehoux bracht zijn zeven overblijvende tanks wat meer naar het westen, reorganiseerde het eskadron en ondernam een aanval in de richting van Denée. Tegenover hem bevond zich de spits van het 11e Bataillon, Infanterieregiment 28 (8e Infanteriedivision) die de Maas bij Yvoir was overgestoken en vanuit het bruggehoofd in westelijke richting oprukte. Een lid van deze eenheid heeft de gebeurtenissen nadien als volgt beschreven:



Nadat gegevens ter identificatie zijn overgenomen (zie het zwarte aantekeningenboekje bij de voet van de linker soldaat), en de stoffelijke resten begraven, worden nog twee Franse tankhelmen op de graven gelegd. (ECP Armées)



De 'Nivernais II' (No. 467) werd juist even ten zuiden van het kleine kruispunt bij Denée (in rechtse richting) uitgeschakeld. De rechterkant van de Renault, die naar de zijde der Duitse batterijen was gekeerd, werd ernstig beschadigd omdat een van de schoten een boom voor de tank had getroffen. De commandant, 1e luitenant Perrier, werd gewond, de rest van de



bemanning kon ongedeerd ontkomen. De onderdeelscoderingen: een hart (nauwelijks zichtbaar) als teken van de 2e Sectie, binnen een cirkel die het 3e Eskadron aanduidde, alsmede de sectie-letter U. De 'Souain', de 'Yser' en de 'Amiral Guépratte' bevinden zich verder op de weg die onveranderd is gebleven, behalve dat enkele bomen werden gekapt. (ECP Armées)



'Tanks links. Vriend of vijand? Zij naderden de bataljons commandopost. Het waren zware Franse tanks van 32 ton met een indrukwekkende voorkant, die opzij een groot wit kruis voerden (Deze beschrijving slaat op de Vendée II en de Nancy II van de 3e Sectie van het eskadron, welke sectie de letter X als teken droeg). Zij verplaatsten zich van rechts naar links parallel aan de weg. De situatie verslechterde en ons 3.7 cm anti-tank geschut kon hun pantser niet doorboren. De eerste drie (Vendée, Nancy II en Ypres) kwamen dichtbij ons... stopten een ogenblik en gingen toen verder naar links. Toen werden de zaken nog erger omdat zij zich langs de weg opstelden tegenover ons...'

De voor het IIe Bataillon kritieke situatie werd opgelost toen de divisie-artillerie het vuur opende en wij de strijd wonnen. Toen het nieuws van de Franse tanks binnenkwam, werd majoor Friedrich Filzinger, commandant van het IIIe Bataillon van Artillerieregiment 8 van de divisie, met spoed naar zijn commandopost ontboden, waarna hij haastig zijn batterijen nieuwe posities liet innemen om de dreiging af te weren. De 10,5 cm kanonnen van Artillerieregiment 8, enkele anti-tank kanonnen van de 14e Kompanie van Infanterieregiment 84 en nog andere vuurmonden van Panzerjägerabteilung 8, alsmede luchtdoelgeschut van de 1e Kompanie van een Flakregiment, openden alle het vuur op de Franse tanks en binnen enkele minuten waren de zeven overblijvende tanks uitgeschakeld. Samen met de negen tanks die het 3e Eskadron bij Denée had verloren werden 16 bemanningsleden gedood, 25 raakten krijgsgevangenen en zestien werden gewond. Slechts drie bemanningsleden, 2e luitenant Dufourcq en de korporals 1e klas Briand en Bessou, allen van de Belfort II, slaagden erin zich weer bij de Franse troepen te voegen. Om 18.00 uur, nadat generaal Bruneau bevel had gegeven aan zijn ontredderde bataljons om terug te

Links: De 'Souain' (No. 707) werd enkele honderden meters verder naar het noorden uitgeschakeld in een soortgelijke situatie. Opnieuw is het de rechterkant van de tank die het moest ontgelden. Een bemanningslid werd gedood en de commandant, 2e luitenant Pourtai en nog een bemanningslid werden gewond. De letter U, de code van de 2e Sectie kan op de geschutskoepel worden onderscheiden. *Rechts:* De 'Yser' lijkt minder beschadigd te zijn, maar er waren wel meer slachtoffers. Slechts een bemanningslid ontkwam, echter wel gewond, de overigen, met inbegrip van de tankcommandant, werden allen gedood. De 'Yser' behoorde tot de 1e Sectie, en voerde de sectieletter T. Op de achtergrond de 'Souain' en de 'Nivernais II'. (ECP Armées)





Ritmeester Jacques Lehoux, commandant van het 3e Eskadron, reed in de 'Poitou II' (code 3C) die door een hevige explosie werd vernietigd terwijl de

tank bezig was de Duitse schuttersputjes aan flarden te rijden. Het stuk pantserplaat links is de vloer van de motor. (ECP Armées)



Boven: De 'Poitou II' explodeerde nadat een Duitse anti-tank granaat de koepel doorboorde. (Bundesarchiv) Rechts: 'Mort pour la France.' De ouders van Jacques Lehoux verzochten het graf van hun zoon op het



kerkhof van Denée onberoerd te laten. De overige Franse gesneuvelden werden in 1949 opgegraven en op hun plaatselijke kerken opnieuw ter aarde besteld.



De 'Amiral Guépratte', waarachter waarschijnlijk de foto op p. 48 in scène werd gezet, werd ongeveer honderd meter verder noordwaarts uitgeschalkeld, vermoedelijk tijdens de eerste opmars. Deze tank behoorde tot de 1e



Sectie droeg als code de letter T, naast de cirkel die het eskadron en de schoppen die de sectie aanduidde. Het wrak van de 'Poitou II', de tank van ritmeester Jacques Lehoux, is links zichtbaar. (Bundesarchiv)

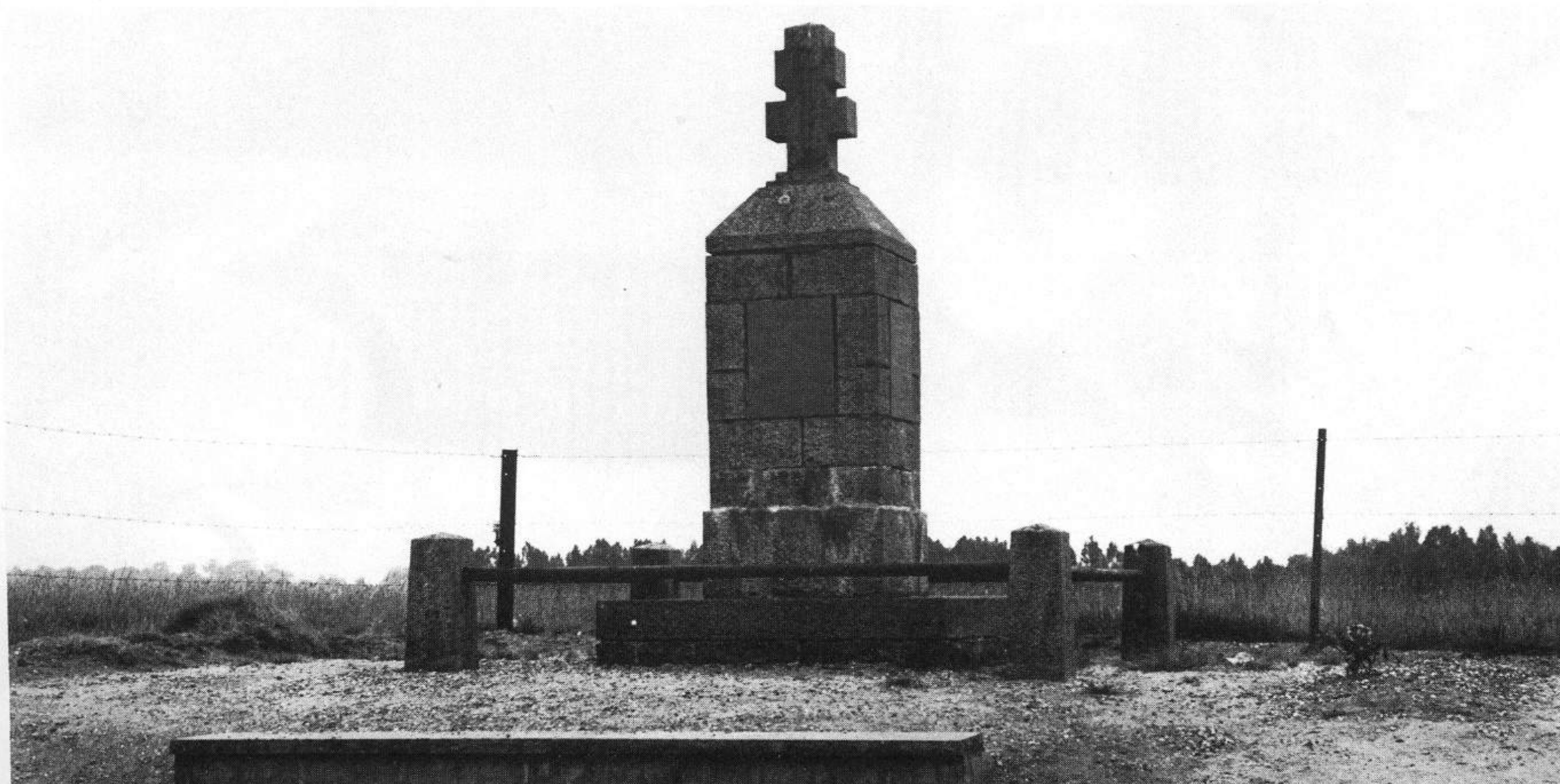
trekken op de streek rond Beaumont, bleven er bij het 37e en 38e Tankbataljon slechts een twintigtal gevechtssklare Renaults beschikbaar.

De 15e mei leed de Franse pantserdivisie een ernstige nederlaag, maar hoewel er zo'n 65 tanks - ongeveer 40 Renaults B1 bis en 25 tanks van het type Hotchkiss H 39- verloren waren gegaan in deze sector, was de prijs die de aanvallende Duitsers moesten betalen ook niet gering. Van hen werden 30 tot 40 tanks vernietigd, het merendeel afkomstig van Panzerregiment 31.

Voor zijn aandeel in de overwinning bij Denée van het IIe Bataillon van I Infanterieregiment 28, ontving majoor Friedrich Filzinger op 5 juni 1940 uit handen van Hitler het Ritterkreuz. Rimeester Jacques Lehoux, die het 3e Eskadron van het 37e Tankbataljon commandeerde, vond de dood toen zijn tank, de Poitou II, bij Denée explodeerde. Hij werd op 12 oktober 1943 postuum ridder in het Legioen van Eer.



Het graf van een van de Duitse infanteristen die sneuvelde bij Denée. (ECP Armées)



Dit gedenkteken, even ten noorden van het gevechtsterrein, bevat de namen van 24 Fransen die op 15 mei 1940 hun leven gaven voor Frankrijk en België.



A LA MÉMOIRE
DES EQUIPAGES DE CHARS
MORTS AU COMBAT
DEPUIS LA GRANDE GUERRE